

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Řešení dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko

Solving of the Transport Services in the Region of Šumpersko

Student: Kateřina Chamlarová

Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2015

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání bakalářské práce

Student: **Kateřina Chamlarová**
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202R055 Veřejná ekonomika a správa
Téma: **Řešení dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko**
Solving of the Transport Services in the Region of Šumpersko

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Veřejná doprava a dopravní obslužnost
 3. Analýza dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko
 4. Zhodnocení, návrh a doporučení
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

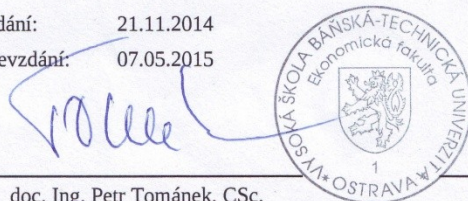
Seznam doporučené odborné literatury:

KUBÁT, Bohumil. *Městská a příměstská kolejová doprava*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. 352 s. ISBN 978-80-7357-539-7.
PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 587 s. ISBN 978-80-7357-614-1.
REKTOŘÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.
ŽEMLIČKA, Zdeněk et al. *Doprava a přeprava*. Praha: Nadatur, 2010. 207 s. ISBN 978-80-7270-036-3.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 21.11.2014
Datum odevzdání: 07.05.2015

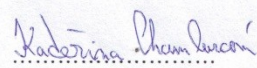


doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry

prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

„Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně“.

V Ostravě dne 7.5.2015


.....
Kateřina Chamlarová

OBSAH

1. Úvod.....	5
2. Veřejná doprava a dopravní obslužnost.....	6
2.1 Veřejná doprava.....	6
2.1.1 Historie dopravy.....	7
2.1.2 Charakteristika příměstské dopravy.....	10
2.1.3 Struktura dopravních prostředků ve městě.....	11
2.1.4 Druh dopravy.....	12
2.1.5 Financování veřejné dopravy.....	15
2.2 Dopravní obslužnost.....	17
2.2.1 Objednatelé dopravní obslužnosti.....	17
2.2.2 Dopravní plánování (PLÁN a PROJEKT).....	18
2.2.3 Organizátor veřejné dopravy.....	18
2.2.4 Konkurence v dopravě.....	18
2.2.5 Subjekty na trhu veřejné dopravy.....	19
2.2.6 Integrované dopravní systémy v ČR.....	20
2.2.7 Metody hodnocení dopravní obslužnosti daného regionu.....	21
2.2.8 Převážní průzkum.....	23
3. Analýza dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko.....	24
3.1 Charakteristika Olomouckého kraje.....	24
3.2 Charakteristika regionu Šumpersko.....	30
3.3 IDS Olomouckého kraje.....	31
3.4 Analýza dopravní obslužnosti.....	35
3.4.1 Vzdálenost obce od centra regionu.....	35
3.4.2 Vzdálenost od Olomouce, Šumperka, Mohelnice a Zábřehu na Moravě.....	36
3.4.3 Výpočet indexu dopravní polohy.....	38
3.4.4 Dálniční přivaděč.....	40
3.4.5 Dostupnost autobusových a železničních zastávek podle docházkové vzdálenosti.....	41
3.4.6 Počet autobusových a vlakových spojů.....	42
3.5 Vybrané obce.....	49
4. Zhodnocení, návrh a doporučení.....	55

4.1	Zhodnocení dotazníku	55
4.2	Zhodnocení SWOT analýzy	57
4.3	Zhodnocení analýzy.....	59
4.4	Návrh řešení.....	60
5.	Závěr	62
	Seznam použité literatury	63
	Seznam zkratk	67
	Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
	Seznam příloh	

1. Úvod

Jedním z nejzákladnějších prvků dopravy je pěší chůze. Je vždy na začátku i na konci každé přepravy a je to pro člověka nejpřirozenější pohyb. Ohleduplnost vůči chodcům je dnes znakem kulturnosti a vyspělosti každé společnosti. Doprava je stará jako lidstvo samo. Prošla vývojem od primitivní přepravy nákladů až po současnou komfortní a rychlou přepravu osob a nákladů. Lidstvo již řadu let závisí na její funkci, díky ní společnost existuje a může se dále rozvíjet. Výkonnost, rychlost dopravy a v neposlední řadě vliv na životní prostředí bezprostředně působí na rozvoj společnosti a udržitelný rozvoj území. V dopravě se dá očekávat celosvětový vzestup objemů přepravy, který je vyvolaný růstem výroby, obchodu, spotřeby a také v souvislosti s využíváním volného času.

Cílem bakalářské práce je analýza dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko, zhodnotit stávající integrovaný dopravní systém, návrhy či doporučení, která by vedla ke zlepšení dopravní obslužnosti daného regionu.

Bakalářská práce se skládá z úvodu, tří kapitol a závěru. Kapitoly se dále člení na podkapitoly. K práci jsou přiloženy přílohy.

První část této bakalářské práce se zabývá teoretickými východisky dopravy. Jsou zde vymezeny pojmy jako veřejná doprava, dopravní obslužnost. Dále je charakterizován integrovaný dopravní systém. Z ekonomického pohledu kapitola obsahuje zdroje financování dopravní obslužnosti. V této části jsou vyjmenovány metody, které byly použity na analýzu dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko.

Druhá část je zaměřená na použití metod na analýzu dopravní obslužnosti, jakými jsou vzdálenost obce od centra regionu, vzdálenost obce od krajského města, výpočet indexu dopravní polohy, výpočet vzdálenosti k nejbližšímu dálničnímu přivaděči, dostupnost autobusových a vlakových zastávek podle docházkové vzdálenosti a počet autobusových a vlakových spojů. V kapitole je také popsán Olomoucký kraj, ve kterém se nachází zkoumaný region Šumpersko. Zdrojem pro tuto část práce byly nejvíce mapy a jízdní řády.

Třetí část obsahuje souhrnné zhodnocení získaných výsledků. Pro vlastní zhodnocení dopravní obslužnosti byl využit průzkum ve formě dotazníku a analýza SWOT, do které byly údaje zjišťovány v průběhu vypracování této práce. Na základě výsledků je navrhnuo doporučení na řešení stávající situace.

2. Veřejná doprava a dopravní obslužnost

Veřejná doprava je služba, umožňující pohybovat se bez vlastního dopravního prostředku po celém území státu, regionu, nebo města. Dopravní obslužnost je zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu.

2.1 Veřejná doprava

Mezi základní lidské potřeby můžeme zahrnout potřebu změny místa. Důležitost této potřeby roste s vývojem lidské společnosti a technickým rozvojem. Doprava je spojovacím článkem mezi výrobními odvětvími, výrobou a konečnou spotřebou, regiony, městy a obcemi. Bez dopravy by veškerá výroba přišla nazbyt, kdyby nebyla dále prodána a přepravena na místo spotřeby. Dopravu lze charakterizovat jako organizovanou činnost, v souladu s dopravní politikou, která spočívá v přemísťování osob a věcí dopravními prostředky ve veřejné dopravní cestě v reálném čase (ŽEMLIČKA, MYNAŘÍK 2008).

Doprava má důležitý význam co se týče ekonomické, politické, kulturní a bezpečnostní oblasti. Stát omezuje ty, jenž dopravní služby nabízejí, v podmínkách a struktuře dopravy. Síla a podoba státních zásahů se v jednotlivých oblastech dopravy liší. Specifikem ekonomiky dopravy jsou regulační opatření (REKTORÍK, HLAVÁČ 2012; ŽEMLIČKA, MYNAŘÍK 2008):

- pravidla dopravy – pravidla silničního provozu, nastaveny státem legislativním procesem,
- ochrana hospodářské soutěže – v oblasti dopravy je silný konkurenční boj, je v zájmu státu na něj dohlížet,
- ochrana životního prostředí – stanovení emisních limitů pro vozidla,
- regulace v oblasti bezpečnosti – stanovení technických podmínek vozidel,
- územní plánování – schvalování výstavby vybraných zařízení dopravní infrastruktury.

Poptávka po dopravě vzniká z touhy uspokojovat potřeby i mimo dopravní sektor. Patří sem potřeba pracovat, vzdělávat se, sportovní vyžití apod. Nároky na přemístění se dají třídit z mnoha hledisek. Pro dopravní politiku, ekonomiku dopravního podnikání a dopravní technologie je rozhodující:

- prostor a čas, ve kterém se přemístění realizuje,
- druh použitého dopravního prostředku,
- náklady, které je potřeba vynaložit.

Proces dopravy probíhá nepřetržitě na celém území státu. Na přemístění se podílejí územně rozptýlená pracoviště a jejich souhra by měla být zárukou kvality a bezpečnosti. Výsledkem spolupráce a návaznosti je časové splynutí dopravců různých dopravních oborů neboli kombinovaná přeprava (ŽEMLIČKA a kol., 2010; REKTOŘÍK, HLAVÁČ 2012).

Poptávka po dopravě je ovlivněna:

- cenou dopravních služeb,
- úrovní příjmů uživatelů dopravy – vyšší příjmy podporují poptávku po individuální dopravě a snižují poptávku po dopravě veřejné,
- cenou služeb alternativních odvětví (substituty),
- rozvojem technologií umožňující nové způsoby dopravy,
- módními trendy.

Nabídka po dopravě je ovlivněna:

- regulačními opatřeními a tržními podmínkami dané státem,
- technologiemi používanými v dopravě,
- chováním a cíli poskytovatelů dopravních služeb,
- chováním uživatelů dopravních služeb a jejich preference.

2.1.1 Historie dopravy

Doprava byla odpradáвна přirozenou součástí lidské civilizace a podmínkou jejího rozvoje. Ke klíčovým mezníkům rozvoje lidstva docházelo v návaznosti na objevy v dopravě, jako byl vynález kola, postroje pro zvířata, parního stroje nebo spalovacího motoru. Lidská sídla byla dříve zakládána v blízkosti řek, moře nebo křižovatek obchodních cest. Bylo to tím, že až do průmyslové revoluce byla doprava pomalá, neefektivní a nákladná a výroba a spotřeba byly umísťovány co nejblíže k sobě. Teprve rozvoj dopravy na počátku 20. století a hlavně po 2. světové válce umožnil specializaci. Daná země či region se zaměřili na výrobu toho, na co měli vhodné přírodní a ekonomické podmínky (CENIA 2013). Dle NEWSLAB (2015) můžeme vyjmenovat důležité mezníky v historii dopravy.

Obr. 2.1 Historie dopravy



Zdroj: NEWSLAB 2015

Svatojanská pout'

„Hlavní trasa poutě, tzv. Camino Francés, má 791 km. Pěší poutník dosáhne jejího cíle, katedrály v Santiagu de Compostela, asi za 26 dní. K ostatkům Kristova mučedníka, svatého Jakuba, se již po staletí vydávají každoročně sta tisíce poutníků. Jako první doložená pout' (rok 951) je umístěna na seznamu světového dědictví UNESCO“.

Římské cesty

„Dlážděné cesty, dlouhé tisíce kilometrů a rozložené na celkem třech kontinentech, sloužily pro přepravu vojsk, zvířat, zpráv i zboží. Některé z nich zůstaly dochovány dodnes. Jednou z nejdůležitějších byla Via Egnatia z 2. stol. př. n. l. Měřila asi 1 120 km. Chodec ji překonal za 38 dní, vůz asi za 19 dní“.

Kanál La Manche

„Francouzovi Louisi Blériotovi se jako prvnímu podařilo v roce 1909 s jednoplošníkem Blériot XI přeletět kanál La Manche. Motivací mu byla i cena ve výši 1 000 liber, kterou vypsala britský list Daily Mail. 37 km překonal průměrnou rychlostí 65km/h za 37 minut“.

Canal du Midi

„Vodní dílo mezi francouzským Toulouse a Sète ze 17.století se stalo 240 km dlouhou cestou, kterou plachetnice a obchodní lodě překonaly za 2,5 dne. Když později navázalo na kanál podél řeky Garrony, propojilo Atlantik se Středozemním mořem a stala se z něj klíčová dopravní a obchodní tepna. Dnes je používán už jen pro turistické účely, přepraví se po něm 10 000 lidí ročně“.

Expresní vlaky

„Revoluci v dopravě způsobily rychlovlaky, které dnes především v západní Evropě konkurují letadlům i automobilům. Cesta tímto vlakem je pohodlná a časově i finančně výhodnější než jiné způsoby dopravy. Cesta vlakem Thalys z Amsterdamu do Paříže tak trvá 3:15 hod, zatímco letadlem 4:15 a autem 5:50 hod“.

První železnice

„První veřejná železniční dráha spojila Manchester s Liverpoolem v roce 1830. Cestujícím naháněla zprvu strach, protože její rychlost 15km/hod považovali za nepřirozenou a zdraví škodlivou. Vzdálenost 60 km najednou dokázali urazit za 4 hodiny, zatímco kočárem to trvalo 15 hodin“.

Transsibiřská magistrála

„Vůbec nejdelší železniční trať světa se táhne z Moskvy do Vladivostoku. Ještě v 19.století potřeboval vlak k absolvování trasy 16 dní, dnes je to 6. Souprava musí vydržet extrémní teploty a kromě lidí ročně přepraví 200 000 kontejnerů se zbožím. Na 9 288 km vlak projíždí 89 měst a přejíždí 16 řek“.

Hedvábná stezka

„Hedvábí bylo nejcennějším artiklem, který na trasách vedoucích do Evropy z Asie putoval už ve 2. stol. př. n. l. Přepravovali se ale i otroci a komodity jako stříbro, zlato či vlna. Hlavní větev spojovala Čínu, Malou Asii a Středomoří a významně přispěla k rozvoji starověkých civilizací. Karavany velbloudů, oslů, koní překonávaly 9 000 km i déle než 3 roky“.

Jantarová stezka

„Prastará kupecká trasa spojovala Balt se Středozeím. Ze severu Evropy putoval vzácný jantar do Itálie, Řecka a až k hranicím Egypta už od starověku. Obchodovalo se ovšem i s otroky, bronzem, stříbrem či kožešinami a peřím. Vozy tažené zvířaty a plně naložené zbožím musely překonat vzdálenost asi 1 400 km“.

Marco Polo

„Pověstnou cestu přes Evropu a Asii až do Číny absolvoval Marco Polo se svým doprovodem ve 13. století. Výprava přešla i přes významný obchodní přístav Hormuz a došla až do dnešního Pekingu. Cestovali pěšky, na koních a velbloudech i na lodích. Putovali 3 roky“.

2.1.2 Charakteristika příměstské dopravy

Za příměstskou dopravu lze považovat přepravní vazby ve vzdálenosti 40-50 km od centra města. Nezáleží vždy na vzdálenosti, jako spíš na cestovní rychlosti dopravního prostředku, které by po dopravní cestě neměl překročit 90 min. Ke vzniku dopravních vztahů, které můžeme označit za příměstskou dopravu, je nutná existence velkého města. V České republice tato doprava dobře funguje v okolí měst, které mají 50 000 obyvatel a více. Do této skupiny spadají všechna krajská města a některá bývalá okresní města. Pokud má město méně, než 50 000 obyvatel označujeme ji jako regionální dopravu.

Příměstská doprava je založena na pravidelnosti dojíždění. V pracovní dny jde o dojíždění do práce do spádového města. Ve dnech pracovního volna převažují opačné proudy obyvatelů měst za rekreací.

Úkolem příměstské dopravy je přepravit cestující v co nejkratší dobu k cíli cesty. Rychlost musí být srovnatelná s individuální automobilovou dopravou (KUBÁT 2012).

Dopravní systém funguje jen za těchto podmínek:

- infrastruktura pokrývá celé obsluhované území – to znamená dostatečný počet zastávek a přestupních terminálů,
- cestovní rychlost – alespoň 30km/h maximum je 1 hodina čistého času pobytu v dopravním prostředku, vozidla musí umožňovat nástup a výstup cestujících v zastávkách v co nejkratší době,
- dostatečná kapacita – odpovídající propustnost tratě, délka nástupišť a souprav,
- pohodlí – v době velké konkurence individuální dopravy by mělo být autobusovými dopravci nabídnuto srovnatelné pohodlí, při delší cestě dopravním prostředkem by měl komfort úměrně stoupat např. zřízení elektrických přípojek,
- provozovatel přepravy musí spolupracovat s místními organizátory dopravy, aby nedocházelo k zbytečným finančním ztrátám, které jsou investovány do kolejové infrastruktury a kolejových vozidel, kde tyto částky šplhají až k miliardám Kč.

Bez ohledu na dopravní prostředek musí příměstská doprava zaručovat rychlost, pravidelnost, četnost spojů, bezpečnost, pohodlí, spolehlivost a úměrný cenový tarif v celém svém obvodu. Nejvíce se osvědčuje kolejová doprava má vysokou přepravní kapacitu a vysokou cestovní rychlost.

Na kolejovou dopravu má vliv:

- vzájemná poloha tratí a stanic a jejich propojení,
- rozmístění a rozsah oblastí k centru regionu,
- technické parametry železničních tratí,
- napájecí dopravní systémy,
- vozový park,
- hybnost obyvatelstva.

2.1.3 Struktura dopravních prostředků ve městě

Volba systému MHD závisí na velikosti, charakteru města, počtu obyvatel a technických podmínkách. Rozhodující pro systém MHD je kapacita, která má zajistit přepravní potřeby. V malých městech se většinou tvoří jeden systém MHD, který doplňuje přepravu individuální. Ve větších městech mohou být dva systémy MHD, které se mohou doplňovat dalšími systémy s menší kapacitou.

Přepravní prostředek s největší kapacitou a zároveň nejrychlejší je metro. Bývá doplněno méně kapacitními systémy, jakými jsou tramvaje a autobusy. Ty zajišťují napájecí linky k metru a zároveň spojují okrajové oblasti velkoměsta mezi sebou (KUBÁT 2012).

Tab. 2.1 Dopravní prostředky ve městě

TYP MĚSTA	POČET OBYVATEL VE MĚSTĚ	DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK
malé	DO 50 000	AUTOBUS, TROLEJBUS
střední	75 000-150 000	AUTOBUS, TROLEJBUS, TRAMVAJ
velké	150 000-750 000	TRAMVAJ JAKO HLAVNÍ, AUTOBUS A TROLEJBUS JAKO VEDLEJŠÍ
velkoměsto	750 000 A VĚTŠÍ	METRO, TRAMVAJ, AUTOBUS, TROLEJBUS

Zdroj: KUBÁT 2012

2.1.4 Druh dopravy

Druhem dopravy rozumíme způsob, jakým jsou přepravovány osoby nebo zboží. Existuje řada přístupů, jak druhy dopravy klasifikovat. Nejčastěji se používá rozdělení dopravy podle prostoru, v jakém se nachází její dopravní cesta, tedy na pozemní, vodní a leteckou dopravu. Existují však i jiná hlediska pro klasifikaci jednotlivých druhů dopravy (ADAMEC a kol., 2008).

Třídění dopravy dle vedení dopravní cesty:

- pozemní doprava,
- podzemní doprava (pod úrovní inženýrských sítí),
- podpovrchová doprava (v úrovni nebo nad úrovní inženýrských sítí),
- letecká doprava,
- vodní doprava,
- potrubní doprava.

Základní třídění dopravy:

1. kolejová doprava
 - železniční (ČD, soukromé železniční společnosti),
 - městská (MHD – tramvaje, metro).
2. silniční doprava
 - veřejná hromadná,
 - neveřejná hromadná,
 - veřejná nehromadná (taxi),
 - neveřejná nehromadná (služební).
3. letecká doprava
 - veřejná (ČSA, ostatní dopravci),
 - neveřejná (firemní, individuální).
4. říční doprava
5. městská hromadná doprava (dopravní podniky měst)

Třídění dle místa přepravy:

- vnitrostátní,
- zahraniční,
- tranzitní.

Třídění dle pravidelnosti:

- pravidelná a sezónní – pravidelně se opakuje mezi danými místy, ve stanoveném čase a v určitém intervalu,
- nepravidelná.

Třídění dle určení a provozovatele:

- veřejná – přístupná pro každého dle vyhlášených podmínek,
- neveřejná – závodovou – nedopravní organizace pro vlastní potřebu vnitrozávodovou (provozní prostor organizace),
- městská – doprava na území města, součástí je MHD,
- speciální – eskalátory, pevné a visuté lanovky, dráhy,
- kombinovaná – doprava, na které se účastní více dopravních oborů,
- technologická – dopravní pásy, dopravníky, výtahy.

Třídění dle druhu dopravního zařízení:

- nezávislou – s vlastním zdrojem pohonu,
- závislou – na trakční elektrickou energii ze sítě.

Třídění dle druhu pohonu:

- parní pohon,
- elektrický pohon,
- turbínový pohon,
- spalovací motory.

Třídění dle formy vlastnictví:

- státní,
- komunální,
- družstevní,
- soukromá (fyzická osoba nebo obchodní společnost),
- individuální – prováděna vlastními dopravními prostředky pro vlastní potřebu (ŽEMLIČKA, MYNAŘÍK 2008).

Doprava v České republice

Silniční doprava

Dopravní infrastrukturu silniční dopravy tvoří dálnice a silnice. Spojují města a vesnice a tvoří páteř silniční dopravy. Celková délka silnic a dálnic na území ČR činí necelých 55 753 km (údaj k 1. 7. 2014). Tato vzdálenost odpovídá objetí naší zeměkoule po obvodu. Silnice se dělí do tříd, a to dle svého významu. Silnice první třídy tvoří přibližně devítinu celkové délky silniční sítě. Pod silnice I. třídy spadají i rychlostní silnice, kterých bylo zatím vybudováno 458 km (údaj k 1. 7. 2014). Dohromady je v ČR podle posledních údajů 1234 km rychlostních komunikací (tj. dálnic a rychlostní silnic).

Kompletní síť rychlostních komunikací by měla být do budoucna téměř dvojnásobná (dálnice 944 km a rychlostní silnice 1 228 km), není ovšem jasné, kdy bude výstavba dokončena. Zatímco hustotou silniční sítě patří ČR k předním zemím Evropy, podstatně horší je to s hustotou dálnic, která je v ČR 9,4 km/1 000 km². Za Evropou, kde se hustota dálnic pohybuje mezi 20–57 km/1 000 km², ČR tedy značně zaostává (ŘSD ČR 2014).

Železniční doprava

Železniční síť v ČR patří mezi nejhustší na světě, přestože podíl železniční dopravy na přepravních výkonech osobní i nákladní dopravy je v ČR spíše podprůměrný. V osobní dopravě má z evropských zemí nejrozvinutější železniční dopravu Švýcarsko (15 % přepravních výkonů). Kolem 10 % podílu se železnice ještě pohybuje v Rakousku, Maďarsku a ve Francii. Na rozdíl od dálniční sítě se délka železnic v čase nemění. Jedinou změnu představuje rušení tratí, což není častý jev. Nové železnice se nestaví, ale ty stávající se modernizují. Česká republika vlastní celkem 9 459 km tratí (údaj k 31. 12. 2013), z toho je přibližně 3 100 km, tj. 33 %, elektrifikováno. 1 329 km (údaj k 31. 12. 2013) tratí spadá do evropského železničního systému tratí, které jsou nazývány jako koridorové. Tyto tratě jsou postupně rekonstruovány pro provoz vyšší rychlosti. Česká železniční síť má celkem 6 722 mostů a 156 tunelů (SŽDC ČR 2013).

Letecká doprava

ČR má v současné době 5 mezinárodních veřejných letišť (Letiště Václava Havla Praha, Karlovy Vary, Pardubice, Brno-Tuřany a letiště Leoše Janáčka v Ostravě) a dalších 90 neveřejných letišť, využívaná k civilním i vojenským účelům. Rozvoj mimopražských letišť a jejich využívání i pro veřejnou mezinárodní dopravu zvýšil dostupnost letecké dopravy i pro

mimopražské obyvatele. Největším letištěm v České republice i v nových členských zemích EU a jedním z největších letišť střední Evropy je Letiště Václava Havla Praha. Letiště leží přibližně 17 km od centra města na severozápadním okraji Prahy, je v provozu již od roku 1937, a působí na něm kolem 50 různých dopravců. V lednu roku 2006 byl uveden do provozu Terminál 2, čímž se zvýšila kapacita letiště cca o 3,5 mil. na 15,5 mil. cestujících ročně. Počet odbavených cestujících se od roku 1990 téměř zdesetinásobil. Národním leteckým dopravcem jsou České aerolinie. Z Prahy nabízí ČSA spojení do většiny hlavních měst v Evropě a do tranzitních bodů v Severní Americe (MD ČR 2014).

Vodní doprava

Vodní doprava v ČR je limitována především celkovou délkou plavebních cest, která činí 355 km. To je ve srovnání s délkou silniční sítě, která má přibližně 55 tis. km, nebo železniční sítě ČR cca 10 tis. km, příčinou okrajové pozice vodní dopravy v dopravním systému ČR. Výhodou vodní dopravy je, že říční plavební systém je téměř vždy propojen s mořem, a tím i s námořní dopravou. V případě ČR je to prostřednictvím řeky Labe, která ústí do Severního moře.

V ČR se proto vodní doprava na Labi a Vltavě používá především pro dálkovou přepravu sypkých stavebních hmot, uhlí, ropy a jejích produktů a ke kontejnerové přepravě zboží. Plavební cesty není nutné budovat. Jejich údržba je tím výrazně jednodušší než údržba ostatních dopravních komunikací. Někdy jsou však stavební úpravy (prohlubování dna, plavební komory) v rozporu se zájmy ochrany přírody a mohou narušit říční ekosystém. Splavnost řek také omezují vodní díla, sloužící k energetickým a vodohospodářským potřebám státu. V 50. letech výstavbou Vltavské kaskády byla přerušena splavnost Vltavy.

Provoz na plavebních cestách a používání plavidel má, podobně jako provoz na silnicích, zákonem stanovená pravidla. Na jejich dodržování dohlíží Státní plavební správa. Správu vodních cest a jejich rozvoj v ČR zajišťuje Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC ČR 2014).

2.1.5 Financování veřejné dopravy

Financování ze státního rozpočtu

Státní rozpočet zahrnuje, co se týče dopravy především výdaje na budování dopravní infrastruktury celostátního významu, jsou to dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy či modernizace železnic. Na mnohých projektech z této oblasti se finančně spolupodílí Evropská

unie prostřednictvím svých strukturálních fondů. V rámci státního rozpočtu je z provozního hlediska financována pouze železniční, letecká, vodní a potrubní doprava. Ministerstvo dopravy po dohodě s ministerstvem financí jako garantující orgán objednává u dopravce zajištění rychlíkových spojení jako závazku veřejné služby. Ministerstvo nemusí při objednávání dopravy postupovat na základě výběrových řízení, ale může zadávat přímo, to mu i do budoucna umožňuje evropská legislativa.

Financování z krajských rozpočtů

Zajištění dopravní obslužnosti na území kraje v samostatné působnosti vychází z § 35 zákona o krajích. V oblasti dopravy kraje zabezpečují vedle základní dopravní obslužnosti také správu silnic II. a III. tříd, kde zajišťují investice, ale také údržbu a rekonstrukce. Podobu dopravní infrastruktury ovlivňuje kraj díky kompetenci schvalování územních plánů a je určujícím orgánem pro polohy koridorů, dálnic a silnic I. tříd. V rámci veřejné služby přepravy cestujících zajišťují kraje základní dopravní obslužnost železniční dopravou na regionálních tratích, vlaky kategorie spěšný vlak a osobní vlak, a linkovou silniční dopravou prostřednictvím autobusových linek. Rozsah a podíl jednotlivých druhů dopravy závisí na rozhodnutí kraje.

Autobusový dopravce má příjmy za kompenzaci veřejné služby od kraje (úhrada prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku), získává prostředky od obcí za ostatní dopravní obslužnost za službu, kterou si objednávají jednotlivé obce nad rámec základní obslužnosti stanovené krajem. Zbylé prostředky získává od cestujících formou jízdného. Železniční regionální doprava je financována z krajských rozpočtů, sem ovšem již nevstupují obce. Dopravci musejí platit poplatky za užívání železniční infrastruktury (kolej, traťové vedení, apod.) státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, ta naopak jednotlivým dopravcům přiděluje kapacitu dopravní cesty. Vzhledem k nedostatku financí takto vybraných je SŽDC dotováno ještě z veřejných prostředků přímo.

Podíl krajů tvoří na financování veškerých výdajů na veřejnou přepravu cestujících 75 %, což je největší část. Množství financí vydávaných z krajských rozpočtů se postupně navyšuje, velký nárůst je zaznamenán v železniční dopravě. To je dáno zejména postupným přesunem účelových dotací na železniční dopravu ze státního rozpočtu do roviny plné finanční kompetence krajských reprezentací za železniční dopravu v regionu.

Financování z rozpočtů obcí a měst

Obce a města zajišťují dopravní obslužnost v rámci své samostatné působnosti, a to na základě zákona č. 128/2000 Sb. o obcích. V oblasti dopravy jsou obce vlastníci a správci tzv. místních komunikací, mají povinnost jejich oprav i údržby, dále vynakládají investiční prostředky na jejich rozšiřování. Podobu dopravní infrastruktury obce ovlivňují skrze schvalování svých územních plánů a strategických plánů rozvoje. Z hlediska zajištění veřejné dopravy obce zajišťují tzv. ostatní dopravní obslužnost v rámci regionu a také městskou hromadnou dopravu. Ostatní dopravní obslužnost znamená dopravní obslužnost nad rámec základní dopravní obslužnosti, kterou zajišťují kraje. Kraje co se týče MHD, zajišťují základní dopravní obslužnost pro obce v okolí měst a nahrazují tak nutnost financování linkových autobusů. Municipální rozpočty se musejí každoročně vyrovnávat s financováním prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku pro vlastní dopravní podniky (SLÁMA 2014).

2.2 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost je zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům státní správy a samosprávy, k soudům, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu (TICHÝ 2010).

2.2.1 Objednatelé dopravní obslužnosti

Stát zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.

Kraj zajišťuje dopravní obslužnost (veřejnou drážní a linkovou dopravou) ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu.

Obec zajišťuje dopravní obslužnost (veřejnou drážní a linkovou dopravou) ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje.

Kraj a obec zajišťují dopravní obslužnost a stanoví její rozsah ve své samostatné působnosti. Kraj stanoví rozsah dopravní obslužnosti podle zákona č. 129/2000 Sb., o krajích. Obec podle zákona č. 128 / 2000 Sb., o obcích.

2.2.2 Dopravní plánování (PLÁN a PROJEKT)

Plán dopravní obslužnosti se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách,
- harmonogram a způsob integrace, pokud se objednatel podílí na integraci,
- další údaje podle rozhodnutí pořizovatele plánu.

Projekt dopravní obslužnosti se pořizuje na dobu 1 roku a obsahuje první čtyři body plánu dopravní obslužnosti.

2.2.3 Organizátor veřejné dopravy

Kraje a obce mohou samostatně nebo společně založit právnickou osobu a pověřit ji plněním úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „ORGANIZÁTOR“). Majetkovou účast v organizátorovi může mít pouze stát, kraj nebo obec. Organizátor nesmí provozovat veřejnou drážní osobní dopravu. Organizátor může být pověřen obcí nebo krajem uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na určeném území a u určených druhů dopravy (TICHÝ 2010).

2.2.4 Konkurence v dopravě

V podmínkách trhu veřejné osobní dopravy nelze zabezpečit klasická pravidla trhu v plné míře, úkolem veřejných orgánů je zajistit za veřejné peníze maximální funkčnost a efektivnost systému. Veřejné orgány svým centrálním plánováním v podstatě řídí a kontrolují 3 druhy konkurenčního vztahu:

- mezi hromadnou a individuální automobilovou dopravou,
- v hromadné dopravě mezi jednotlivými druhy dopravy,
- mezi dopravci v rámci jednoho druhu dopravy.

Z tohoto hlediska je zcela nepřipustné, aby si konkurovaly 2 dotované spoje.

Úloha dopravních úřadů je navíc ztížena snahou eliminovat souběžnou veřejnou osobní dopravu. Souběžnou dopravou rozumíme takovou veřejnou osobní dopravu, která je vzhledem k jiné veřejné osobní dopravě provozována srovnatelným počtem spojů vedených ve stejných časových polohách a obě pak mají tyto společné znaky:

- identické směrové vedení linek nebo spojů,
- srovnatelná hustota stanic,
- srovnatelná docházková vzdálenost k zastávkám,
- totožné přepravní vztahy pro stejné skupiny cestujících.

2.2.5 Subjekty na trhu veřejné dopravy

Jak tvrdí TICHÝ (2010) bez rozdílu, které subjekty jsou provozovateli osobní dopravy, musí mít veřejná správa, reprezentovaná orgány státní správy a orgány územní samosprávy, určité právní tituly a právními předpisy vymezený prostor pro zabezpečování plnění požadavků služeb ve veřejném zájmu.

1. VEŘEJNÉ ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY

- Ministerstvo dopravy,
- Ministerstvo financí,
- Živnostenský úřad,
- Drážní úřad, Dopravní úřad, Obecní úřad.

2. OSTATNÍ SUBJEKTY

- majitel dopravní cesty (ČR),
- správce dopravní cesty (SŽDC, ŘSD, KRAJE, OBCE),
- organizátor IDS,
- provozovatel jednotné databáze JŘ (CHAPS).

3. PROVOZOVATELÉ ZASTÁVEK

- provozovatel zastávky,
- majitel označení (obec, kraj, soukromá firma).

4. DOPRAVCI

- jednotliví dopravci,
- sdružení dopravců.

5. CESTUJÍCÍ

2.2.6 Integrované dopravní systémy v ČR

Trvale udržitelný rozvoj je termín, který je znám už od roku 1972 a u nás se začal používat od roku 1990. Trvale udržitelný rozvoj uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života budoucích generací. Udržitelný rozvoj území spočívá ve vyváženém vztahu příznivých podmínek pro:

- přírodní prostředí,
- soudržnost společenství obyvatel,
- hospodářský rozvoj.

Hospodářský rozvoj státu závisí na stavu veřejné technické infrastruktury:

- dopravní infrastruktura; dálnice, rychlostní silnice, silnice I., II., III. tříd, místní komunikace, koridorové a regionální železniční tratě,
- technická infrastruktura; vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, plynovody, trafostanice, energetická a telekomunikační vedení.

Doprava je nutnou součástí existence společnosti a podmiňuje její technicko-hospodářský i společenský rozvoj. Podíl jednotlivých druhů dopravy prošel od roku 1990 výraznými změnami, především jako důsledek změn v hospodářství.

Největší pokles zaznamenala veřejná osobní hromadná doprava zejména na železnici a silniční autobusová doprava. Pokles zaznamenala i městská hromadná doprava. Naopak došlo k významnému růstu individuální automobilové dopravy.

Poměrně významný nárůst zaznamenala, těžká nákladní doprava což se negativně projevilo na stavu krytu pozemních komunikací. Tato situace značnou měrou přispěla k zhoršování stavu životního prostředí a to především ve městech a oblastech s vysokou urbanizací.

Trendem v jednotlivých krajích a v příměstských oblastech velkých aglomeračních center je zavádění integrovaných dopravních systémů veřejné hromadné dopravy. Tyto systémy integrují všechny druhy veřejné hromadné dopravy. Z důvodů přepravní kapacity a segregace preferují drážní – kolejovou dopravu. Současně umožňují integraci tarifní politiky.

Individuální přístup jednotlivých dopravců nemůže v požadovaných časových etapách plně pokrýt přepravní nároky. Jednotliví dopravci si vzájemně konkurovali a neměli zájem optimalizovat jízdní řád.

Integrované dopravní systémy v oblasti přepravní i ekonomické mohou daleko lépe plnit všechny komplexní požadavky, které jsou na něj kladeny. Jednotlivé druhy veřejné osobní dopravy musí mít vymezené obvody působnosti. Nesmí si konkurovat, ale musí spolupracovat a předávat si cestujícího. Integrované dopravní systémy jsou systémy přestupní a tyto přestupy musí pro cestujícího být krátké, bezpečné a spolehlivé. U cestujících musí vzbudit pocit důvěry v systém jako celek. Většina stávajících integrovaných dopravních systémů je organizována, spravována a rozvíjena samostatným subjektem tzv. organizátorem – koordinátorem, který mívá nejčastěji podobu společnosti s ručením omezeným, případně příspěvkové organizace, výjimečně akciové společnosti. Organizátoři a koordinátoři integrovaných dopravních systémů jsou celostátně sdruženi v České asociaci organizátorů veřejné dopravy – ČAOVD, která má sídlo v Ostravě (PAVLÍČEK, MINÁŘ 2012).

Cíle této asociace jsou:

- podporovat rozvoj veřejné hromadné dopravy a její preferenci před individuální automobilovou dopravou,
- dosáhnout jednotných podmínek pro provoz integrovaných systémů v ČR,
- podporovat rozvoj integrace ve veřejné dopravě.

Předmětem činnosti ČAOVD je:

- vzájemná spolupráce a konzultační činnost,
- vzájemné předávání informací z oblasti organizace veřejné hromadné dopravy, zejména formou IDS,
- sjednocování stanovisek k aktuálním problémům v oblasti veřejné dopravy a připomínkování legislativy,
- aktivní projednávání problematiky veřejné hromadné dopravy s orgány státní správy.

2.2.7 Metody hodnocení dopravní obslužnosti daného regionu

Dle POSPÍŠILA (2009) je dopravní poloha jednou z nejdůležitějších vlastností obcí a měst. Pro hodnocení regionu je použit systém bodového hodnocení. Dopravní poloha je zhodnocena pomocí vzdálenosti od města Šumperka; vzdálenost od Olomouce, Mohelnice a Zábřeha na Moravě; výpočtem indexu dopravní polohy; měřením vzdálenosti k nejbližšímu dálničnímu přivaděči; dostupností autobusových a železničních zastávek podle docházkové vzdálenosti a podle počtu autobusových a vlakových spojů.

Vzdálenost obce od centra regionu

Kritéria bodování pro vzdálenost mezi obcí a centrem regionu:

- vzdálenost do 20 km včetně – 2 body,
- vzdálenost od 21 km do 25 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost nad 26 km – 0 bodů.

Vzdálenost obce od krajského města a měst, ve kterých se nacházejí významní zaměstnavatelé

Kritéria bodování pro vzdálenost mezi obcí a městem:

- vzdálenost obce do 60 km včetně – 2 body,
- vzdálenost obce do 65 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost obce nad 66 km – 0 bodů.

Výpočet indexu dopravní polohy

Kritéria bodování pro silniční síť ve vztahu k obci:

- průjezd silnice I. třídy intravilánem obce – 4 body,
- vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy do 5 km včetně – 2 body,
- vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy od 6 km do 10 km včetně – 1 bod,
- průjezd silnice II. třídy intravilánem obce – 1 bod,
- ostatní typy komunikací se neuvažují,
- průchod „národního“ železničního koridoru – 1 bod,
- průchod celostátní dráhy – 2 body,
- průchod regionální dráhy – 1 bod,
- dráha s více dopravními kolejemi (dvou a více kolejí dráhy) – 1 bod,
- elektrizovaná dráha – 1 bod.

Výpočet vzdálenosti k nejbližšímu dálničnímu přivaděči

Kritéria bodování pro dálniční přivaděč ve vztahu k obci:

- vzdálenost obce od dálničního přivaděče do 10 km včetně – 3 body,
- vzdálenost obce od dálničního přivaděče od 11 km do 20 km včetně – 2 body,
- vzdálenost obce od dálničního přivaděče od 21 km do 30 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost obce od dálničního přivaděče nad 30 km – 0 bodů.

Dostupnost autobusových a železničních zastávek podle docházkové vzdálenosti

Kritéria bodování pro autobusové a železniční zastávky ve vztahu k obci:

- autobusová zastávka, která se nachází v obci – 2 body,
- autobusová zastávka, která se nachází do 1 km od obce – 1 bod,
- autobusová zastávka se v obci nenachází – 0 bodů,
- železniční zastávka, která se nachází v obci – 2 body,
- železniční zastávka, která se nachází do 1 km od obce – 1 bod.

Počet autobusových a vlakových spojů

Kritéria bodování pro počet autobusových a vlakových spojů ve vztahu k obci:

- celkový počet spojů v pracovní den nad 28 spojů – 3 body,
- celkový počet spojů v pracovní den od 18 do 27 spojů včetně – 2 body,
- celkový počet spojů v pracovní den od 10 do 18 spojů včetně – 1 bod,
- celkový počet spojů v pracovní den do 9 spojů včetně – 0 bodů,
- celkový počet spojů v sobotu a v neděli více než 16 spojů – 3 body,
- celkový počet spojů v sobotu a v neděli od 11 do 15 spojů včetně – 2 body,
- celkový počet spojů v sobotu a v neděli od 6 do 10 spojů včetně – 1 bod,
- celkový počet spojů v sobotu a v neděli do 5 spojů včetně – 0 bodů.

2.2.8 Převpravní průzkum

Optimální systém městské a příměstské dopravy musí plnit požadavky cestujících z příměstských oblastí majících ve městě cíl své cesty. Příčina pohybu obyvatel je základem pro zjištění přepravních vztahů. Přepravní vztahy zjišťujeme statistickými průzkumy. Průzkum může být jednorázový, krátkodobý nebo dlouhodobý. Zjištěné poznatky se pro přehlednost zanášejí do tabulek a grafů. Do budoucna je potřeba počítat s populačním vývojem, sociální skladbou obyvatel, plánovanou výstavbou obytných zón, průmyslových areálů apod. (JACURA, TREŠL 2010)

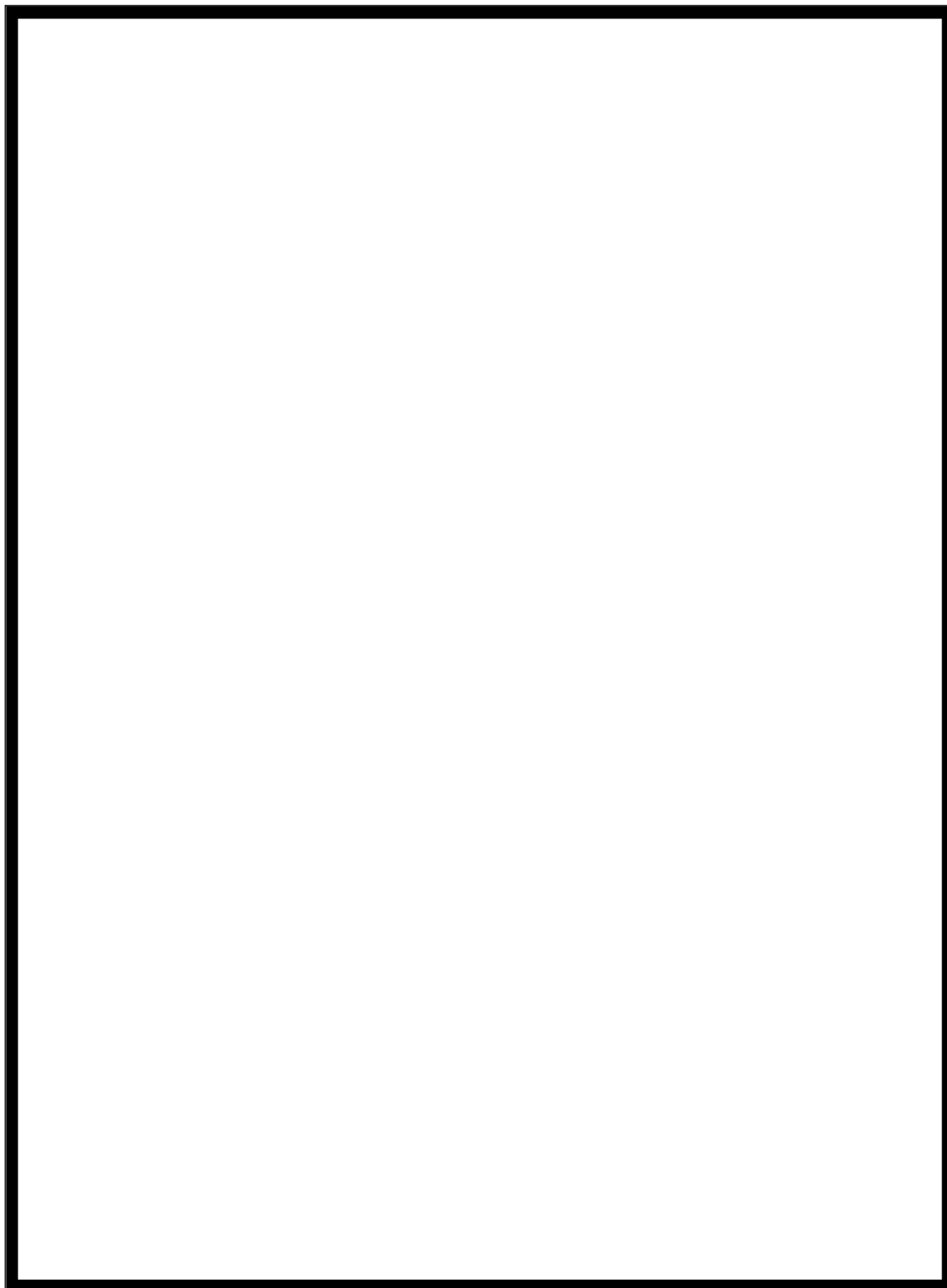
3. Analýza dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko

Tato kapitola se zabývá vymezením Olomouckého kraje a v něm se nacházející region Šumpersko. Dopravní obslužnost je v Olomouckém kraji zajišťovaná Integrovaným dopravním systémem Olomouckého kraje. Analýza porovnává 25 obcí regionu, které jsou náhodně vybrány, jsou posuzovány dle metod hodnocení dopravní obslužnosti.

3.1 Charakteristika Olomouckého kraje

Olomoucký kraj se rozkládá ve střední části Moravy a zasahuje i do její severní části. Olomoucký kraj má na severu 104 km dlouhou mezistátní hranici s Polskem, na východě sousedí s Moravskoslezským krajem, na jihu se Zlínským a Jihomoravským krajem a na západě s krajem Pardubickým. Z hlediska územně-správního tvoří spolu se Zlínským krajem oblast Střední Moravy (NUTS 2). Člení se na pět bývalých okresů Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk. Do 31. prosince 2007 byly okresy jednotkou NUTS 4, od 1. ledna 2008 byla v rámci Evropské unie tato úroveň převedena do soustavy LAU, okresy jsou tedy jednotkou úrovně LAU 1 (GaREP 2013).

Obr. 3.1 Administrativní členění Olomouckého kraje

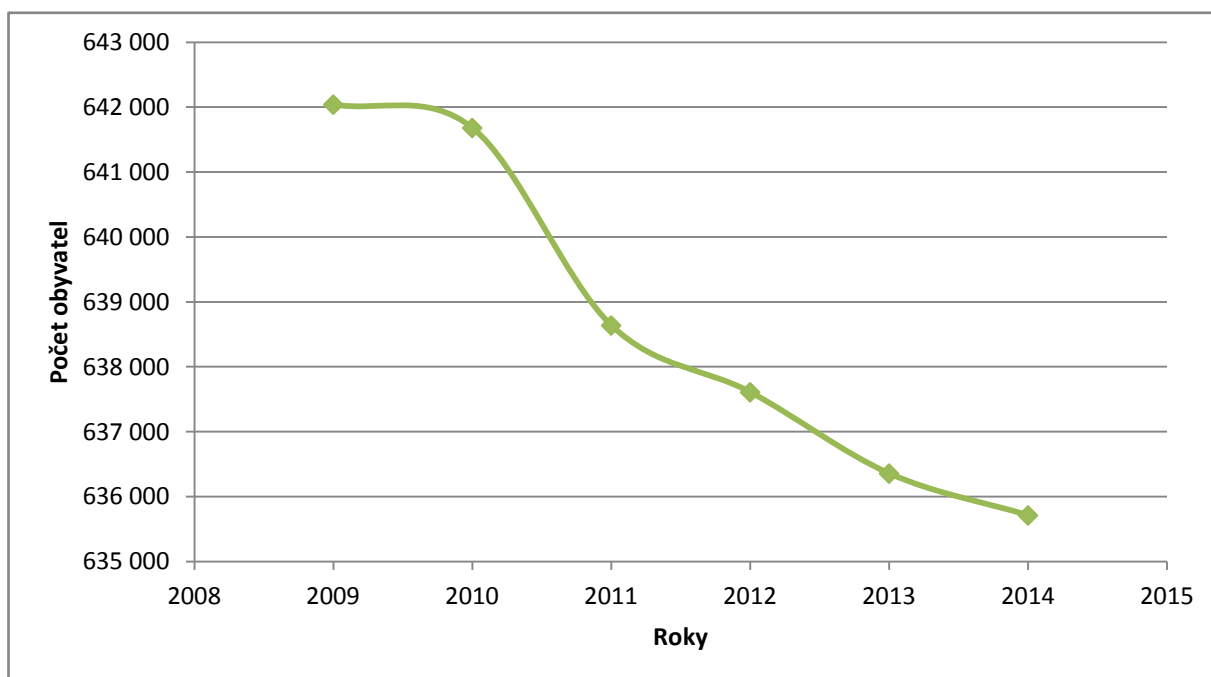


Zdroj: ČSÚ 2015

Na území Olomouckého kraje bylo stanoveno 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 20 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. Obyvatelé Olomouckého kraje žijí v 398 obcích, z nichž má 30 obcí přiznaný statut města.

V těchto městech bydlí 57,3 % obyvatel. Statutárním městem je krajské město Olomouc, které k 31. 12. 2014 mělo 233 192 obyvatel. Podle výsledků sčítání k 31. 12. 2014 měl Olomoucký kraj 635 711 obyvatel. V mezi krajském srovnání je Olomoucký kraj podle počtu obyvatel 6. největší.

Graf 3.1 Počet obyvatel Olomouckého kraje



Zdroj: vlastní zpracování

Geograficky je kraj členěn na severní hornatou část s pohořím Jeseníky s nejvyšší horou Praděd (1492 m n. m.). Jižní část kraje je tvořena rovinatou Hanou. Územím kraje protéká řeka Morava, na jejíž hladině u Kojetína v okrese Přerov je nejnižší položený bod kraje (190 m n. m.). Olomoucký kraj nabízí velké množství přírodních zajímavostí. Turisty je hojně navštěvovaná Chráněná krajinná oblast Jeseníky s nejrozsáhlejším moravským rašeliništěm Rejvíz, s pětáctyřicetimetrovým Vysokým vodopádem, vodní nádrží a elektrárnou Dlouhé Stráně na vrcholu kopce a dalšími přírodními scenériemi. Zajímavé jsou i lužní lesy v Chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví s mnohými ohroženými druhy rostlin i živočichů. V Olomouckém kraji leží i řada jeskyní - Javoříčské, Mladečské a Zbrašovské aragonitové jeskyně.

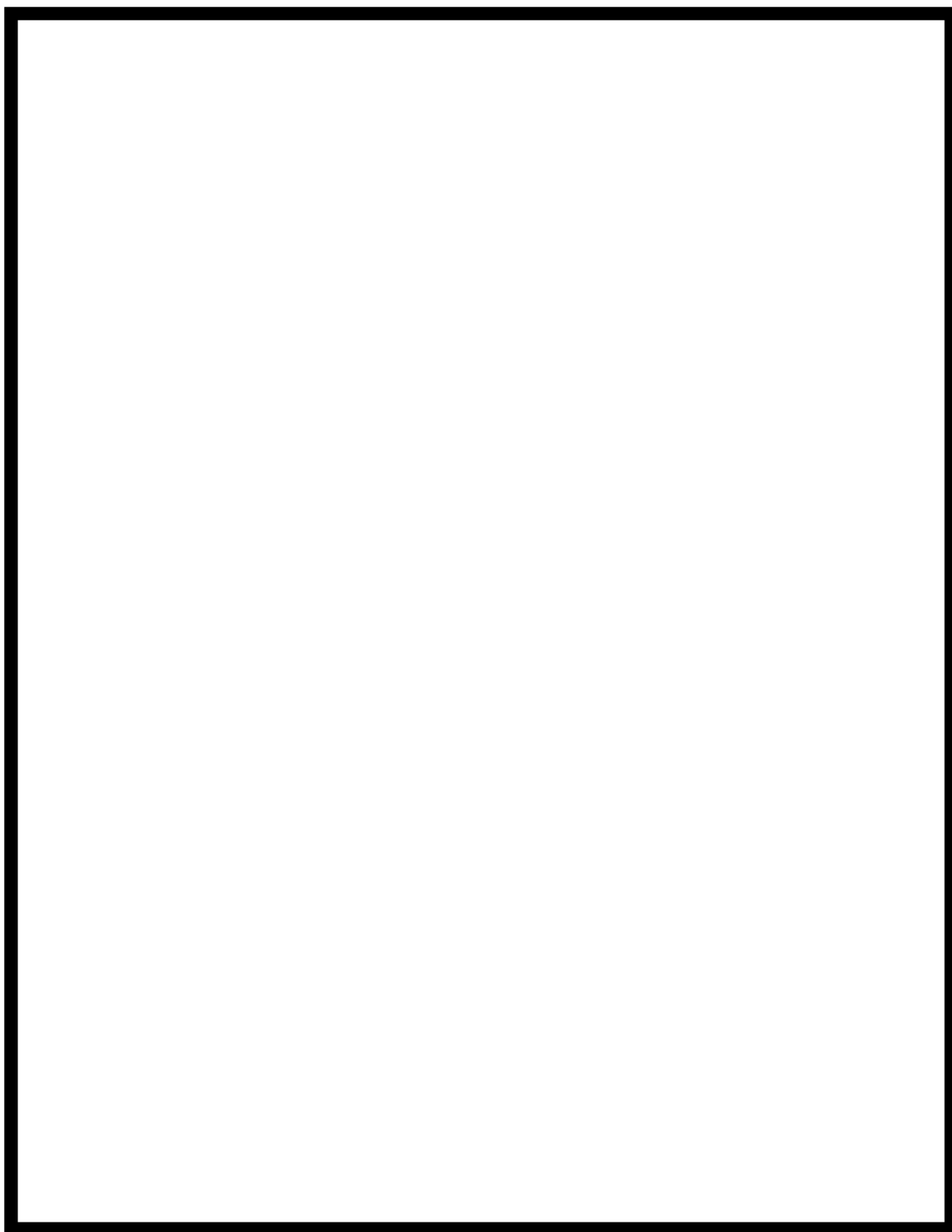
První písemné zmínky se o městech v regionu začínají objevovat v 11. a 12. století a devět uplynulých století je zde nepřehlédnutelně podepsáno dodnes. Historické krajské město Olomouc se vzácně zachovaným půdorysem středověkého města, o němž se písemné prameny poprvé zmiňují již v roce 1055, je proslulé například svými šesti barokními kašnami. Od nedávné doby je ale Olomouc již městem sedmi kašen, protože slavný sochař Ivan Theimer v jeho samém středu vytvořil zcela nové umělecké dílo. V jednom z nejhistoričtějších měst ve střední Evropě návštěvníky svou majestátností ohromí i katedrála sv. Václava, chrám sv. Mořice, pozůstatky středověkého opevnění s Terezkou bránou, Arcibiskupský palác či radnice s unikátním orlojem. Nejvýznamnější památkou světového významu v Olomouckém kraji je barokní sloup Nejsvětější Trojice na centrálním náměstí krajského města Olomouce. Unikátní sloupové sousoší je od roku 2001 zapsáno na Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

Z ekonomického hlediska je Olomoucký kraj oblastí průmyslovou s rozvinutými službami. Ekonomika hanáckých okresů je více stabilní a dostatečně rozmanitá, okres Jeseník a severní část okresu Šumperk však bohužel díky své poloze, dopravní dostupnosti i narušením sociálního a hospodářského života po druhé světové válce (vysídlení německého obyvatelstva) patří k ekonomicky slabším regionům. V Olomouckém kraji působí řada tradičních průmyslových podniků. Na zemědělskou výrobu navazuje množství potravinářských podniků, z dalších odvětví průmyslu je rozvinutý textilní a oděvní průmysl, výroba strojů a zařízení, průmysl optiky a optických zařízení a mnoho dalších.

Dopravní dostupnost kraje zajišťuje 600 km železničních tratí a 3 573 km silnic, z nichž je pouze 12,3 % silnic I. třídy. Olomouc je významný železniční uzel, hustá železniční síť je vedena rovnoměrně celým územím kraje. Silniční síť je hustější v jižní rovinaté části kraje. V blízkosti Olomouce se nachází letiště pro malá dopravní letadla, které získalo statut mezinárodního letiště.

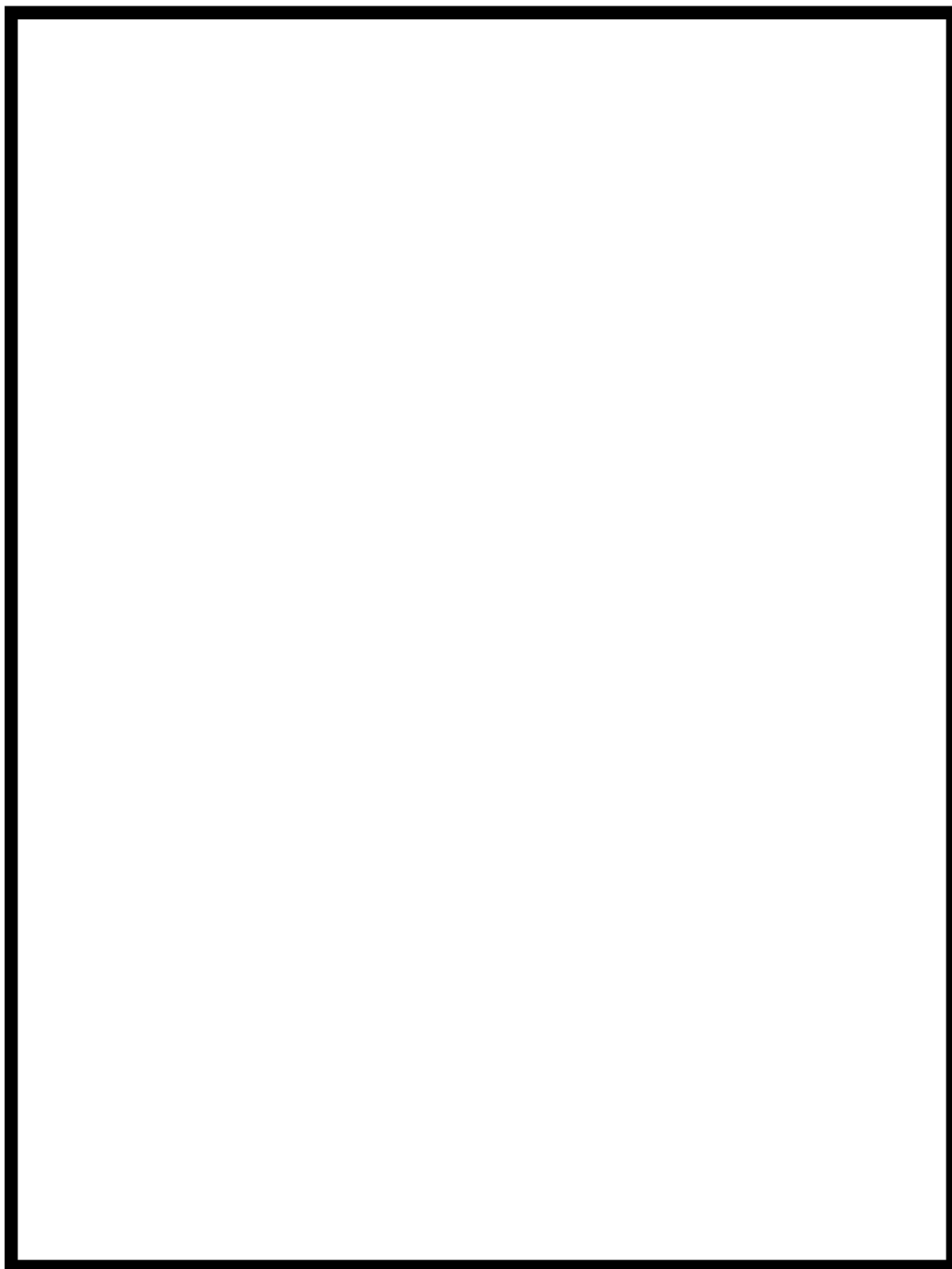
Olomoucký kraj je regionem s bohatou historií, s pestrou a malebnou přírodou, s množstvím kulturních, sportovních i rekreačních příležitostí. Ekonomika regionu je zaměřena na tradiční zemědělství, zpracovatelský průmysl a služby. Předpokladem pro další rozvoj regionu je strategicky výhodná poloha, dopravní dostupnost, rozvinutá infrastruktura, dostatek kvalifikovaných pracovních sil i vstup zahraničních investorů. Díky realizacím dlouhodobých strategických plánů se ekonomická situace v Olomouckém kraji postupně zlepšuje a vzestupná tendence má pokračovat i v následujících letech (ASOCIACE KRAJŮ ČR 2015).

Obr. 3.2 Silniční a dálniční síť Olomoucký kraj



Zdroj: ŘSD 2015

Obr. 3.3 Železniční síť Olomoucký kraj



Zdroj: ČD 2015

3.2 Charakteristika regionu Šumpersko

Okres Šumperk se rozprostírá na severu Olomouckého kraje. Na jihovýchodě sousedí s okresem Olomouc a na severu s okresem Jeseník. Na východě má okres Šumperk společnou hranici s okresem Bruntál z Moravskoslezského kraje a na západě má společnou hranici s okresy Svitavy a Ústí nad Orlicí z kraje Pardubického. Ze severozápadu je okres vymezen státní hranicí s Polskem. Celkovou rozlohou 1 313 km² se okres Šumperk řadí na druhé místo mezi pěti okresy Olomouckého kraje.

Podnebí Šumperska je charakteristické velkými rozdíly, které jsou podmíněny velkým rozpětím nadmořských výšek. Teplá oblast je typická pro jižní část okresu v oblasti Mohelnicka, mírně teplou oblast zaujímá okolí Zábřežska a chladná oblast je tvořena větší částí území na severu. Z Hané se krajina pozvolna zvedá a míří k malebným Jeseníkům. Okresem protékají řeky Morava a Desná.

Řeka Desná vzniká soutokem Divoké a Hučivé Desné, který se nachází v Koutech nad Desnou v nadmořské výšce 560 m. Šumperský okres je tvořen 78 obcemi, z toho 8 městy (Hanušovice, Loštice, Mohelnice, Staré Město, Štítý, Šumperk, Úsov, Zábřeh). Začátkem roku 2003 zanikly okresní úřady a samosprávné kraje se od té doby pro účely státní správy dělí na správní obvody obcí s rozšířenou působností (Mohelnice, Šumperk, Zábřeh), ty dále na správní obvody obcí s pověřeným obecním úřadem (Hanušovice, Mohelnice, Šumperk, Zábřeh). K 1. 1. 2010 vznikla v Olomouckém kraji nová obec Petrov nad Desnou, a to oddělením části obce Petrov nad Desnou od obce Sobotín. V 78 obcích okresu Šumperk žije 122 252 obyvatel.

Šumperk, největší město ležící na řece Desná, nazývané „Brána Jeseníků“. V současné době má v Šumperku trvalé bydliště necelých 26 870 tisíc obyvatel. Šumpersko je významnou oblastí z hlediska cestovního ruchu.

Oblast Šumperska vás osloví zejména překrásnou a rozmanitou přírodou. Jádrem oblasti je horské až velehorské, těsně pod horami se rozprostírají velké kotliny a nížiny. Pozoruhodná příroda na Šumpersku je chráněna ve 2 chráněných krajinných oblastech (Jeseníky a Litovelské Pomoraví), ve 4 národních přírodních rezervacích (Králický Sněžník, Praděd, Rašeliniště Skřítek a Šerák - Kepník) a ve 13 přírodních rezervacích.

Nejmohutnějším pohořím je Hrubý Jeseník, kterému vévodí nejvyšší hora Moravy Praděd (1 491 m n. m.). Druhým největším pohořím je Králický Sněžník (1 423 m n. m.), pohraniční pohoří, o které se dělí Česká republika s Polskem. Řeka Morava, která v této

oblasti pramení, je zásobárnou vody pro celou Moravu. Kolem vodních toků a ploch se rozkládá komplex lužních lesů, který si díky pravidelným záplavám zachovává původní ráz. Třetím velkým pohořím jsou Rychlebské hory, z větší části patřící do okresu Jeseník.

Na Šumpersku si přijdou na své milovníci jak letních, tak zimních sportů. V zimě si příznivci sjezdového a běžeckého lyžování, snowboardů či zimní turistiky mohou zasportovat ve známých lyžařských střediscích, jako například na Červenohorském sedle, Přemyslově, Branné, Klepáčově, Paprsku, Hynčicích nebo v nově otevřeném areálu v Koutech nad Desnou. V letním období se zase milovníkům turistiky či horských kol otevrou nepřekonatelné výhledy zdejší přírody (ČSÚ OLOMOUC 2015).

3.3 IDS Olomouckého kraje

Integrovaný dopravní systém umožňuje využít pro cestování několik dopravních prostředků na jednu jízdenku. IDSOK na území Olomouckého kraje spojuje do jednoho dopravního systému dopravce provozující železniční, autobusovou a tramvajovou dopravu. Cestující může vlaky a autobusy na vybraných tratích cestovat na jízdenky IDSOK, které si dopravci vzájemně uznávají. Veřejná doprava se tak stává konkurenceschopnou individuální automobilové dopravě.

IDSOK je charakterizován:

- jednotnými tarifními a smluvními přepravními podmínkami na celém území IDSOK,
- jednotným jízdním dokladem,
- vzájemným uznáváním jízdních dokladů mezi dopravci.

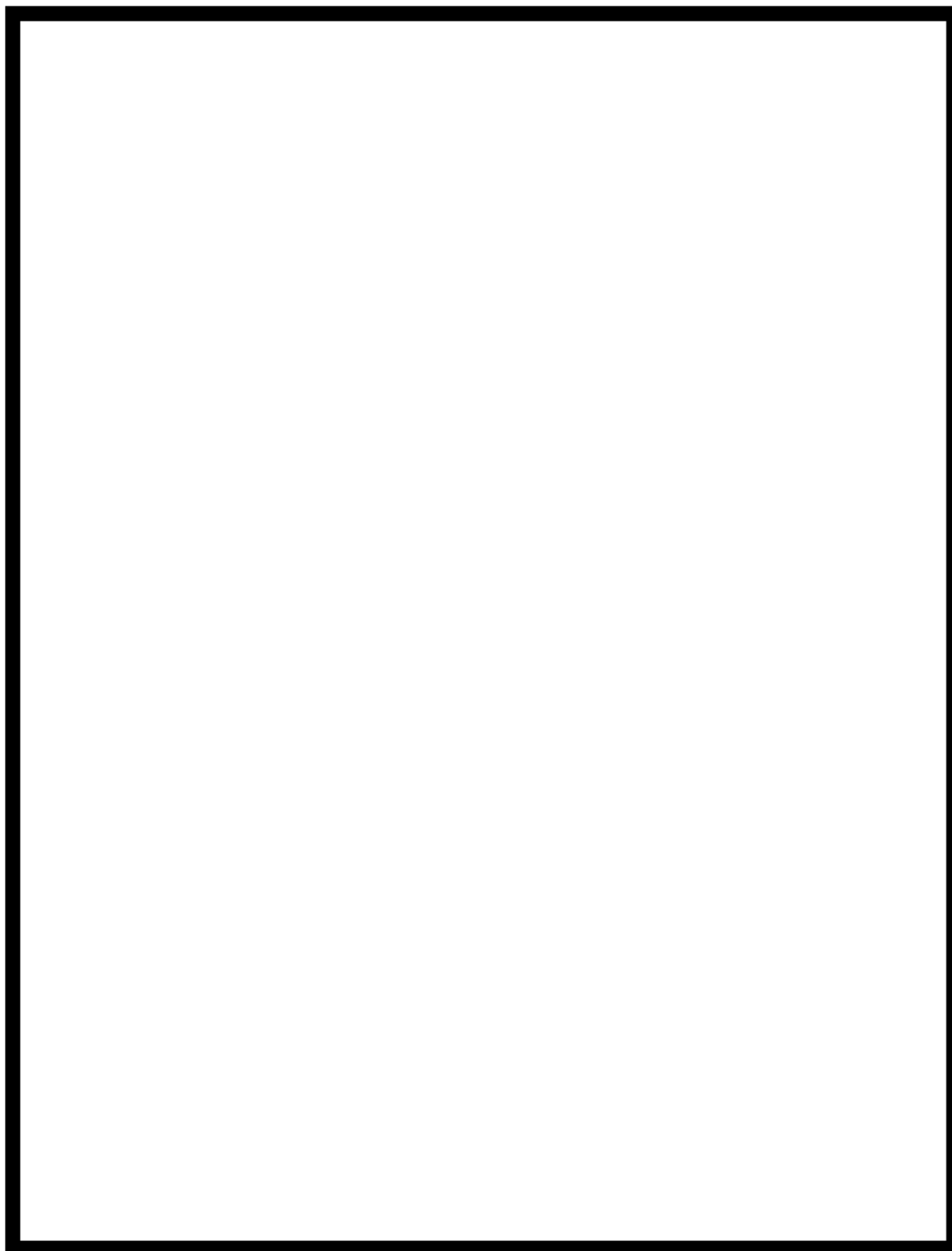
Území Olomouckého kraje je rozčleněno do tarifních zón. Do každé zóny je zařazeno území jedné větší obce (města) nebo více obcí a jejich místních částí. Cena jízdenky je stanovena pro cestující platným ceníkem dle počtu projetých zón bez ohledu na délku cesty nebo počet přestupů. Podmínkou je však dodržení časové platnosti jízdenky. Cena jízdenky se zvyšuje s každým přejetím hranice zóny, nebo pokud již skončila časová platnost jízdenky.

IDSOK nabízí cestujícím využití předplatných jízdních dokladů, které v porovnání s jednotlivými jízdenkami mohou znamenat značnou finanční úsporu při pravidelném dojíždění do zaměstnání, škol. Nákupem měsíčních jízdenek lze ušetřit přibližně 30% ceny odpovídajícího počtu jednotlivých jízdenek za dané období (KIDSOK 2015).

Při dodržení časové a zónové platnosti jízdenky přináší začlenění linek do IDSOK cestujícím následující výhody:

- možnost přestupu mezi dopravci a jejich dopravními prostředky v rámci jedné zóny,
- možnost přestupů mezi dopravci včetně přestupu na MHD,
- nabídku cenově výhodných předplatných dokladů.

Obr. 3.4 IDSOK okres Šumperk



Zdroj: KIDSOK 2015

Od 1. 1. 2015 převzal Olomoucký kraj objednávání části dopravní obslužnosti, kterou dosud zajišťovaly obce. Nový systém je dalším krokem k zavedení jednotné jízdenky pro všechny druhy dopravy v kraji. Do konce roku 2014 zajišťoval kraj takzvanou základní dopravní obslužnost. To je zejména doprava občanů do práce a žáků do škol. Ostatní dopravní obslužnost, především o víkendech, pak objednávaly obce. Nyní jsou všechny tyto spoje sjednoceny do nového systému. Řídí jej Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK). Společným zájmem kraje i obcí je funkční veřejná osobní doprava s přiměřenými náklady a řízená z jednoho místa. Zavedení nového systému předcházelo jednání Olomouckého kraje a KIDSOK se starosty.

Obce, které dosud hradily vzniklou ztrátu jednotlivým smluvním partnerům, nově peníze poskytují kraji. Dopravci nyní dostávají společnou objednávku, což jim zjednodušuje administraci celého systému. Obce přijde financování dopravní obslužnosti dohromady na 45 milionů korun ročně. Dalších 5 milionů přidá na tyto účely kraj. Sjednocení dopravní obslužnosti je systémovým krokem před vyhlášením veřejných soutěží na dopravce, jejichž podmínkou je jednoduché transparentní prostředí. Navíc umožní kompletně dokončit integraci dopravy a zavést jednotný systém elektronického odbavení cestujících. Obce nyní do nového systému přispívají částkou 70 korun za každého svého občana. Většině z nich to přineslo úspory v rozpočtu. Také mají vliv na konkrétní nastavení spojů obsluhujících jejich území (KIDSOK 2015).

Financování IDS

Za účelem zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje uzavřel Olomoucký kraj s dopravci ve veřejné linkové dopravě smlouvy o závazku veřejné služby, tj. závazek poskytovat veřejné služby ve veřejné linkové dopravě. Kraj ze svého rozpočtu hradí dopravcům prokazatelnou ztrátu vzniklou plněním závazku veřejné služby, tyto smlouvy o ZVS jsou uzavřeny na období 2008 – 2017.

Celkový počet kilometrů, které dopravci ve veřejné linkové dopravě při zajištění dopravní obsluhy území kraje dopravci v roce 2015 ujedou v závazku veřejné služby, bude cca 20,5 mil. km. V tabulce č. 3.1 na rok 2015 je uveden rozsah kilometrů na celém území Olomouckého kraje po sloučení dopravní obslužnosti.

Tab. 3.1 Vývoj dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě

Položka	Skutečnost 2009	Skutečnost 2010	Skutečnost 2011	Skutečnost 2012	Skutečnost 2013	Odhad 2014	Odhad 2015
Ujeté km	17 219 423	17 348 708	17 444 740	17 449 060	17 468 511	17 300 000	20 500 000
Ztráta Kč/km	17,48	19,06	20,26	21,22	20,92	21,39	21,39
Uhrazená ztráta Kč	301 096 504	330 758 950	353 546 141	370 247 148	365 433 674	370 155 978	438 669 000
Kalkulace dopravců	319 905 689	332 701 142	357 691 000	374 671 091	382 698 344	376 129 996	465 340 000

Zdroj: KIDSOK 2015

V rámci tvorby rozpočtu na rok 2015 je na zajištění dopravní obslužnosti navržena částka ve výši 438 669 tis. Kč. Z toho na úhradu prokazatelné ztráty zajištění dopravní obslužnosti dopravcům ve veřejné linkové dopravě 401 000 tis. Kč. Na úhradu prokazatelné ztráty z příspěvků obcí v územním obvodu Olomouckého kraje na zajištění dopravní obslužnosti dopravcům ve veřejné linkové dopravě 37 669 tis. Kč. Dopravní obslužnost kraje zajišťují dva drážní dopravci České dráhy a.s. a ARRIVA MORAVA a.s.

Tab. 3.2 České dráhy a.s.

Položka	2010	2011	2012	2013	2014 odhad	2015 odhad
Ujeté km	5 939 786	5 919 119	5 790 112	5 738 484	5 748 000	5 748 000
Ztráta kalkulovaná dopravcem vč. průměrného zisku (tis. Kč)	599 920	602 068	608 298	643 988	646 193	661 252
Úhrada z rozpočtu Olomouckého kraje (tis. Kč)	360 647	371 254	378 882	409 034	417 034	407 204
Úhrada dle usnesení vlády č. 1132/2009 (tis. Kč)	208 570	208 570	208 570	208 570	215 418	218 434

Zdroj: KIDSOK 2015

Dopravce ČD předkládá Olomouckému kraji neustále se zvyšující požadavky na úhradu prokazatelné ztráty. V rámci nastavené kontroly dopravce KIDSOKem jsou dopravci meziročně akceptováni pouze objektivní a podložené požadavky např. zdražení dopravní cesty, odpisy za nová vozidla a inflace.

Tab. 3.3 ARRIVA MORAVA a.s.

Položka	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ujeté km	244 000	244 000	244 000	257 260	257 201	257 049
Ztráta (tis. Kč)	17 233	17 365	17 981	17 981	17 981	17 981

Zdroj: KIDSOK 2015

S ohledem na polohu obsluhovaného území budou dopravci poskytnuty na úhradu prokazatelné ztráty finanční prostředky ve výši roku 2013 a 2014.

Celkový počet vlakových kilometrů, které dopravci v regionální železniční osobní dopravě při zajištění dopravní obsluhy území kraje v roce 2015 ujedou ve smluvním závazku veřejné služby, bude zachován stejně jako v roce 2014, tedy v celkové výši cca 6 mil. km (KIDSOK 2015).

3.4 Analýza dopravní obslužnosti

Pro hodnocení je použit systém bodového hodnocení. Dopravní poloha je zhodnocena pomocí vzdálenosti obce od města Šumperka; vzdálenost od Olomouce, Šumperka, Mohelnice a Zábřehu na Moravě; výpočtem indexu dopravní polohy; měřením vzdálenosti k nejbližšímu dálničnímu přivaděči; dostupností autobusových a železničních zastávek podle docházkové vzdálenosti a podle počtu autobusových a vlakových spojů.

3.4.1 Vzdálenost obce od centra regionu

Kritéria bodování pro vzdálenost mezi obcí a centrem regionu:

- vzdálenost do 20 km včetně – 2 body,
- vzdálenost od 21 km do 25 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost nad 26 km – 0 bodů.

Vzdálenost byla měřena od středu obce na náměstí Míru v Šumperku. Z tabulky vyplývá, že vybrané obce, které spadají do regionu Šumpersko jsou vzdáleny od 5,3 km (Bludov) do 29,7 km (Loštice). Průměrná vzdálenost od Šumperka je 19,2 km.

Tab. 3.4 Vzdálenost obce od Šumperka (v km)

NÁZEV OBCE	VZDÁLENOST	BODY	NÁZEV OBCE	VZDÁLENOST	BODY
Staré Město	27,6	0	Hrabišín	8,4	2
Branná	29	0	Kamenná	20,4	2
Jindřichov	21,6	1	Bušín	14	2
Velké Losiny	10,6	2	Loštice	29,7	0
Loučná nad Desnou	17	2	Mohelnice	25,8	1
Malá Morava	26,6	0	Úsov	24,6	1
Hanušovice	17	2	Mírov	27	0
Písařov	20,2	2	Bludov	5,3	2
Štítý	20,5	2	Zábřeh na Moravě	14,6	2
Hoštejn	23,5	1	Postřelmov	9,4	2
Oskava	20,4	2	Leština	14,4	2
Libina	15	2	Hrabová	17,5	2
Rohle	18,8	2			

Zdroj: vlastní zpracování

3.4.2 Vzdálenost od Olomouce, Šumperka, Mohelnice a Zábřehu na Moravě

Olomouc, Šumperk, Mohelnice a Zábřeh jsou města, kam lidé nejčastěji vyjíždějí za prací a studiem. Nejvytíženější trasa je Šumperk – Zábřeh na Moravě, kde denně projede cca 130 spojů. Nejvýznamnější zaměstnavatelé v regionu jsou v Mohelnici firmy Siemens a Hella, v Zábřehu firmy Sulko a HDO, v Šumperku jsou to firmy Pramet a Pars. Vždy byla uvažována nejkratší možná vzdálenost.

Kritéria bodování pro vzdálenost mezi obcí a městem Olomouc:

- vzdálenost obce do 60 km včetně – 2 body,
- vzdálenost obce do 65 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost obce nad 66 km – 0 bodů.

Kritéria bodování pro vzdálenost mezi obcí a městem Šumperk:

- vzdálenost obce do 20 km včetně – 2 body,
- vzdálenost obce do 25 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost obce nad 26 km – 0 bodů.

Kritéria bodování pro vzdálenost mezi obcí a městem Mohelnice:

- vzdálenost obce do 20 km včetně – 2 body,
- vzdálenost obce do 30 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost obce nad 31 km – 0 bodů.

Kritéria bodování pro vzdálenost mezi obcí a městem Zábřeh na Moravě:

- vzdálenost obce do 20 km včetně – 2 body,
- vzdálenost obce do 25 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost obce nad 26 km – 0 bodů.

Tab. 3.5 Vzdálenosti obcí od Olomouce, Šumperka, Mohelnice a Zábřeha na Moravě (v km)

NÁZEV OBCE	OLOMOUC	BODY	ŠUMPERK	BODY	MOHELNICE	BODY	ZÁBŘEH	BODY	Σ
Staré Město	80	0	27,6	0	50	0	37,2	0	0
Branná	80	0	29	0	52	0	38,6	0	0
Jindřichov	73	0	21,6	1	44,5	0	31,2	0	1
Velké Losiny	61	1	10,6	2	35,4	0	23,6	1	4
Loučná n. D.	67	0	17	2	41,8	0	30	0	2
Malá Morava	79	0	26,6	0	49,5	0	36,2	0	0
Hanušovice	70	0	17	2	39,8	0	26,5	0	2
Písařov	65	1	20,2	2	31,8	0	18,5	2	5
Štítý	62	1	20,5	2	29,1	1	15,8	2	6
Hoštejn	56	2	23,5	1	23,2	1	10	2	6
Oskava	40,8	2	20,4	2	27,7	1	27,7	0	5
Libina	38,7	2	15	2	24,2	1	20,9	1	6
Rohle	41,2	2	18,8	2	17,1	2	14,5	2	8
Hrabišín	45,3	2	8,4	2	23,3	1	14,3	2	7
Kamenná	40,7	2	20,4	2	16,8	2	16,2	2	8
Bušín	58	2	14	2	25,5	1	12,2	2	7
Loštice	30,4	2	29,7	0	4	2	17,8	2	6
Mohelnice	33,8	2	25,8	1	X	X	13,9	2	5
Úsov	33	2	24,6	1	9,2	2	15,6	2	7
Mírov	39,7	2	27	0	7	2	15	2	6
Bludov	53	2	5,3	2	20,9	1	9,1	2	7
Zábřeh n. M.	47,4	2	14,6	2	14,5	2	X	X	6
Postřelmov	49,6	2	9,4	2	16,7	2	4,9	2	8
Leština	43,8	2	14,4	2	12,3	2	4,6	2	8
Hrabová	40,3	2	17,5	2	10,5	2	8,5	2	8

Zdroj: vlastní zpracování

Nejkratší vzdálenost za prací či studiem do Olomouce musejí urazit lidé z obce Loštice, která je vzdálená 30,4 km. Většina vybraných obcí se pohybuje v rozmezí 30-60 km. Nejdále od Olomouce z vybraných obcí se nachází obce Staré Město a Branná 80 km. Druhým sledovaným městem je Mohelnice, která je vzdálena 25,8 km od Šumperka. Nejbližší k Mohelnici se nachází obec Loštice, která je vzdálena 4 km. Nejdále jsou vzdáleny obce Branná 52 km, Staré Město 50 km, Malá Morava 49,5 km, Jindřichov 44,5 km, Loučná nad Desnou 41,8 km. Leština je od Zábřeha vzdálena 4,6 km. Je to obec s nejkratší vzdáleností od tohoto města. Nejdále se nachází Branná 38,6 km.

3.4.3 Výpočet indexu dopravní polohy

Dobré napojení obcí na pozemní komunikace je velice důležité. Obzvláště v zimě, kdy se sjízdnost silnic zhoršuje. Přednost v údržbě mají silnice I. třídy, které mají být sjízdné do 3 hodin, II. třídy do 6 hodin, III. třídy do 12 hodin.

Regionem vede silnice I. třídy č. 44 jež prochází obcemi Velké Losiny, Loučná nad Desnou, Štítý, Bušín, Mohelnice, Bludov a Zábřeh na Moravě. Celkový přehled indexu dopravní polohy uvádí tabulka č. 3.5. Nejhuře jsou na tom obce, kterými prochází pouze silnice III. třídy. Tyto silnice nejsou v tabulce uvažovány. Mezi huře dostupné obce lze dále brát Malou Moravu, Oskavu, Rohli, Kamennou z důvodu absence alespoň silnice II. třídy.

Z tabulky je patrné, že nejlépe dostupné jsou obce Velké Losiny a Loučná nad Desnou. Prochází jimi silnice I. třídy č. 44 a prochází zde jak celostátní tak regionální dráha. Dobře dostupné jsou i obce Mohelnice, Bludov a Zábřeh na Moravě. Nejhuře dopravně dostupné obce jsou Oskava, Rohle a Kamenná, které dle zvolených kritérií nezískali ani jeden bod.

Kritéria bodování pro silniční síť ve vztahu k obci:

- průjezd silnice I. třídy intravilánem obce – 4 body,
- vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy do 5 km včetně – 2 body,
- vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy od 6 km do 10 km včetně – 1 bod,
- průjezd silnice II. třídy intravilánem obce – 1 bod,
- ostatní typy komunikací se neuvažují.

Pro železniční infrastrukturu se bodují pouze obce, ve kterých je železniční stanice nebo zastávka. Pokud katastrem obce železnice pouze prochází, hodnotí se obec jako obec bez železničního spojení.

- průchod „národního“ železničního koridoru – 1 bod,
- průchod celostátní dráhy – 2 body,
- průchod regionální dráhy – 1 bod,
- dráha s více dopravními kolejemi (dvou a více kolejí dráhy) – 1 bod.

Tab. 3.5 Indexy dopravní polohy

Název obce	Silnice I. třídy			Silnice II. třídy		Železnice		BODY
	v obci	do 5 km	6-10 km	č. silnice	v obci	celostátní	regionální	
Staré Město	0	0	0	446	1	1	0	3
Branná	0	0	0	369	1	1	0	3
Jindřichov	0	0	1	369	1	1	0	4
Velké Losiny	1	0	0	X	0	1	1	7
Loučná n. D.	1	0	0	X	0	1	1	7
M. Morava	0	0	1	X	0	0	0	1
Hanušovice	0	0	0	369	1	1	0	3
Písařov	0	1	0	X	0	0	0	2
Štítý	1	0	0	368	1	0	0	5
Hoštejn	0	0	0	315	1	1	0	3
Oskava	0	0	0	X	0	0	0	0
Libina	0	0	0	446	1	1	0	3
Rohle	0	0	0	X	0	0	0	0
Hrabišín	0	0	1	446	1	1	0	4
Kamenná	0	0	0	X	0	0	0	0
Bušín	1	0	0	X	0	0	0	4
Loštice	0	1	0	635	1	0	0	3
Mohelnice	1	0	0	X	0	1	0	6
Úsov	0	0	1	444	1	0	0	2
Mírov	0	1	0	X	0	0	0	2
Bludov	1	0	0	X	0	1	0	6
Zábřeh n. M.	1	0	0	X	0	1	0	6
Postřelmov	0	1	0	X	0	1	0	4
Leština	0	1	0	315	1	0	0	3
Hrabová	0	1	0	315	1	0	0	3

Zdroj: vlastní zpracování

3.4.4 Dálniční přivaděč

Vzdálenost k dálnici je důležitá jak pro osobní tak i pro nákladní dopravu. Nejvíce je pro napojení na dálnici využívána silnice I. třídy č. 44, která vede od Mohelnice až do Polska. U Mohelnice přechází v rychlostní komunikaci R35. Silnice č. 44 je v relativně dobrém technickém stavu, jsou zde ale úseky, které vyžadují opravu.

Kritéria bodování pro dálniční přivaděč ve vztahu k obci:

- vzdálenost obce od dálničního přivaděče do 10 km včetně – 3 body,
- vzdálenost obce od dálničního přivaděče od 11 km do 20 km včetně – 2 body,
- vzdálenost obce od dálničního přivaděče od 21 km do 30 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost obce od dálničního přivaděče nad 30 km – 0 bodů.

Tabulka č. 3.6 ukazuje, jak mají vybrané obce blízko k dálničnímu přivaděči v Mohelnici. Nejmenší vzdálenost má k přivaděči obec Loštice 2,9 km. Do 20 km se nacházejí obce Rohle, Kamenná, Úsov, Mírov, Zábřeh, Postřelmov, Hrabová. Město Šumperk je vzdáleno 25,8 km od Mohelnice. Nejdelší cesta k dálnici je z obce Branná 53 km.

Tab. 3.6 Vzdálenost obce od dálničního přivaděče (v km)

NÁZEV OBCE	VZDÁLENOST	BODY	NÁZEV OBCE	VZDÁLENOST	BODY
Staré Město	52	0	Hrabišín	24,7	1
Branná	53	0	Kamenná	16,9	2
Jindřichov	45,9	0	Bušín	27	1
Velké Losiny	36,8	0	Loštice	2,9	3
Loučná nad Desnou	43,2	0	Mohelnice	0	3
Malá Morava	51	0	Úsov	9,3	3
Hanušovice	41,3	0	Mírov	8,2	3
Písařov	33,2	0	Bludov	22,3	1
Štítý	30,5	1	Zábřeh na Moravě	15,9	2
Hoštejn	24,6	1	Postřelmov	18,1	2
Oskava	27,8	1	Leština	23,8	1
Libina	24,3	1	Hrabová	11,9	2
Rohle	17,2	2			

Zdroj: vlastní zpracování

3.4.5 Dostupnost autobusových a železničních zastávek podle docházkové vzdálenosti

Docházkovou vzdáleností je myšlena vzdálenost od obce k zastávce. Ve většině obcí je zastávka zřízena přímo v obci. Jiné mají zastávku vzdálenou. Existují i obce, do kterých hromadná doprava nezajíždí. Do vybraných obcí je ale hromadná doprava zajištěna.

Kritéria bodování pro autobusové a železniční zastávky ve vztahu k obci:

- autobusová zastávka, která se nachází v obci – 2 body,
- autobusová zastávka, která se nachází do 1 km od obce – 1 bod,
- autobusová zastávka se v obci nenachází – 0 bodů,
- železniční zastávka, která se nachází v obci – 2 body,
- železniční zastávka, která se nachází do 1 km od obce – 1 bod.

Tab. 3.7 Autobusové (A) a železniční (Ž) zastávky podle docházkové vzdálenosti

NÁZEV OBCE	A v OBCI	A do 1 km	Ž v OBCI	Ž do 1 km	BODY
Staré Město	2	1	2	0	5
Branná	2	0	2	0	4
Jindřichov	2	1	2	1	6
Velké Losiny	2	1	2	0	5
Loučná nad Desnou	2	0	2	0	4
Malá Morava	2	0	0	1	3
Hanušovice	2	1	2	0	5
Písařov	2	1	0	0	3
Štítý	2	1	0	0	3
Hoštejn	2	0	2	0	4
Oskava	2	0	0	0	2
Libina	2	0	2	0	4
Rohle	2	1	0	0	3
Hrabišín	2	0	2	0	4
Kamenná	2	1	0	0	3
Bušín	2	0	0	0	2
Loštice	2	0	0	0	2
Mohelnice	2	1	2	0	5
Úsov	2	0	0	0	2
Mírov	2	0	0	0	2
Bludov	2	1	2	0	5
Zábřeh na Moravě	2	0	2	0	4
Postřelmov	2	0	2	0	4
Leština	2	0	0	0	2
Hrabová	2	0	0	0	2

Zdroj: vlastní zpracování

Ve všech obcích se nachází autobusová zastávka. Navíc obce Staré Město, Jindřichov, Velké Losiny, Hanušovice, Písařov, Štíty, Rohle, Kamenná, Mohelnice a Bludov mají další autobusovou zastávku do 1 km. Kromě obcí Malá Morava, Písařov, Štíty, Oskava, Rohle, Kamenná, Bušín, Loštice, Úsov, Mírov, Leština a Hrabová mají obce i zastávku železniční.

3.4.6 Počet autobusových a vlakových spojů

Hromadnou dopravu využívají lidé, kteří dojíždějí do Šumperka za prací, ale i studenti. Je důležité sledovat, kolik spojů je možné využít v určitých časových intervalech. Čas je vybrán podle začátku pracovních směn a začátku výuky ve školách.

První dvě tabulky zaznamenávají počet spojů v pracovní den v dané časové intervaly, tabulky ukazují spoje do a ze Šumperka. Další dvě tabulky ukazují počty autobusových a vlakových spojů v sobotu a v neděli bez nějakých intervalů po celý den.

Kritéria bodování pro počet autobusových a vlakových spojů ve vztahu k obci:

- celkový počet spojů v pracovní den nad 28 spojů – 3 body,
- celkový počet spojů v pracovní den od 18 do 27 spojů včetně – 2 body,
- celkový počet spojů v pracovní den od 10 do 18 spojů včetně – 1 bod,
- celkový počet spojů v pracovní den do 9 spojů včetně – 0 bodů,
- celkový počet spojů v sobotu a v neděli více než 16 spojů – 3 body,
- celkový počet spojů v sobotu a v neděli od 11 do 15 spojů včetně – 2 body,
- celkový počet spojů v sobotu a v neděli od 6 do 10 spojů včetně – 1 bod,
- celkový počet spojů v sobotu a v neděli do 5 spojů včetně – 0 bodů.

Tab. 3.8 Autobusové (A) a vlakové (V) spoje z obcí do Šumperka v pracovní den

NÁZEV OBCE	4:00-6:30		6:31-9:00		11:31-14:00		14:01-16:30		16:31-19:00		Σ	BODY
	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V		
Staré Město	1	3	1	2	X	2	X	2	X	2	13	1
Branná	3	2	2	2	1	2	1	2	X	2	17	1
Jindřichov	2	3	2	2	X	2	2	1	X	3	17	1
Velké Losiny	5	2	4	2	4	2	5	3	2	2	31	3
Loučná n. D	1	2	1	2	1	1	1	3	1	2	15	1
Malá Morava	1	X	1	X	2	X	3	X	1	X	8	0
Hanušovice	2	3	5	3	2	1	3	2	X	3	24	2
Písařov	3	X	3	X	3	X	2	X	1	X	12	1
Štítý	6	X	3	X	3	X	6	X	2	X	20	2
Hoštejn	3	1	1	2	1	1	1	1	1	2	14	1
Oskava	3	X	2	X	2	X	4	X	2	X	13	1
Libina	4	2	3	2	1	1	4	2	3	1	23	2
Rohle	3	X	4	X	1	X	3	X	X	X	11	1
Hrabišín	6	2	4	2	2	1	6	1	5	2	31	3
Kamenná	3	X	4	X	1	X	3	X	X	X	11	1
Bušín	2	X	5	X	2	X	2	X	4	X	15	1
Loštice	3	X	5	X	2	X	3	X	2	X	15	1
Mohelnice	7	3	5	5	4	4	5	4	3	5	45	3
Úsov	6	X	2	X	3	X	4	X	4	X	19	2
Mírov	2	X	2	X	3	X	2	X	1	X	10	1
Bludov	11	6	14	5	9	3	13	5	5	6	77	3
Zábřeh n. M.	9	3	11	5	7	3	10	5	4	5	62	3
Postřelmov	8	3	11	5	7	4	12	5	4	5	64	3
Leština	4	X	4	X	1	X	5	X	4	X	18	2
Hrabová	4	X	3	X	3	X	2	X	4	X	16	1

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulek č. 3.8 a č. 3.9 je patrné, že i hůře dostupné obce jakými jsou Malá Morava, Písařov, Oskava nebo třeba Mírov mají alespoň 7 spojů v obou směrech. Dá se tedy vcelku bez problémů dostat do práce nebo školy a obráceně. Naopak největší počet spojů má obec Bludov. Co se týče směru do Šumperka jde o 77 spojů v čase od 4:00 do 19:00. Trasa směrem ze Šumperka je dokonce zajištěna 84 spoji. Těží z blízkosti města Šumperka 5,3 km a také leží na hlavní trase Šumperk – Mohelnice. Dobře dostupné jsou i obce Zábřeh na Moravě a Postřelmov, které leží na téže trase.

Tab. 3.9 Autobusové (A) a vlakové (V) spoje ze Šumperka do obcí v pracovní den

NÁZEV OBCE	4:00-6:30		6:31-9:00		11:31-14:00		14:01-16:30		16:31-19:00		Σ	BODY
	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V		
Staré Město	1	2	X	3	2	1	X	3	1	2	15	1
Branná	2	2	X	3	2	1	X	3	2	2	17	1
Jindřichov	1	2	1	3	1	1	X	3	2	2	16	1
Velké Losiny	4	2	2	2	4	2	7	3	3	3	32	3
Loučná n. D.	1	2	1	2	1	2	2	3	1	3	18	2
Malá Morava	2	X	1	X	1	X	2	X	1	X	7	0
Hanušovice	3	2	1	3	1	1	3	3	2	2	21	2
Písařov	2	X	1	X	2	X	3	X	1	X	9	0
Štítý	3	X	1	X	3	X	4	X	2	X	13	1
Hoštejn	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	15	1
Oskava	2	X	X	X	2	X	3	X	2	X	9	0
Libina	4	4	2	2	4	2	3	1	2	2	26	2
Rohle	3	X	1	X	2	X	3	X	1	X	10	1
Hrabišín	5	3	2	2	3	2	7	1	3	2	30	3
Kamenná	3	X	1	X	2	X	3	X	2	X	11	1
Bušín	4	X	1	X	3	X	5	X	2	X	15	1
Loštice	2	X	2	X	2	X	4	X	2	X	12	1
Mohelnice	3	4	3	6	4	4	5	5	3	5	42	3
Úsov	6	X	4	X	3	X	3	X	3	X	19	2
Mírov	2	X	1	X	2	X	2	X	1	X	8	0
Bludov	12	8	8	7	9	4	18	7	5	6	84	3
Zábřeh n. M.	8	6	9	6	6	4	14	6	5	5	69	3
Postřelmov	9	6	8	6	7	4	14	6	4	5	69	3
Leština	4	X	3	X	3	X	2	X	2	X	14	1
Hrabová	3	X	2	X	2	X	2	X	2	X	11	1

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 3.10 Autobusové a vlakové spoje z obcí do Šumperka v nepracovní dny

NÁZEV OBCE	SOBOTA		NEDĚLE		Σ	BODY
	AUTOBUS	VLAK	AUTOBUS	VLAK		
Staré Město	0	10	2	9	21	3
Branná	1	12	4	10	27	3
Jindřichov	1	12	3	10	26	3
Velké Losiny	8	13	9	13	43	3
Loučná nad Desnou	7	12	8	12	39	3
Malá Morava	3	X	3	X	6	1
Hanušovice	3	13	3	12	31	3
Písařov	6	X	5	X	11	2
Štítý	7	X	8	X	15	2
Hoštejn	1	9	0	8	18	3
Oskava	7	X	8	X	15	2
Libina	7	12	6	12	37	3
Rohle	3	X	4	X	7	1
Hrabišín	10	12	8	12	42	3
Kamenná	3	X	4	X	7	1
Bušín	6	X	5	X	11	2
Loštice	4	X	5	X	9	1
Mohelnice	4	26	5	26	61	3
Úsov	3	X	4	X	7	1
Mírov	3	X	4	X	7	1
Bludov	9	33	11	31	84	3
Zábřeh na Moravě	5	28	10	28	71	3
Postřelmov	6	27	8	27	68	3
Leština	4	X	7	X	11	2
Hrabová	3	X	4	X	7	1

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulky č. 3.10 a č. 3.11 ukazují, že není problém se o víkendu dostat do nebo z Šumperka. V sobotu se například nedostanete ze Starého Města autobusem, je tam ale dobré železniční spojení. Naopak obec Hrabišín je na sobotu velmi dobře zajištěna autobusovými spoji. V neděli je na tom nejhůře obec Hoštejn, ta je také bez autobusového spojení. Leží ale na trase Zábřeh – Česká Třebová, takže je tam dobré železniční spojení. Nejlépe jsou jak autobusy, tak vlaky zajištěny obce Bludov, Zábřeh na Moravě a Postřelmov.

Tab. 3.11 Autobusové a vlakové spoje ze Šumperka do obcí v nepracovní dny

NÁZEV OBCE	SOBOTA		NEDĚLE		Σ	BODY
	AUTOBUS	VLAK	AUTOBUS	VLAK		
Staré Město	0	9	1	8	18	3
Branná	4	13	3	11	31	3
Jindřichov	4	13	4	11	32	3
Velké Losiny	9	14	8	14	45	3
Loučná n. D.	8	12	7	12	39	3
Malá Morava	4	X	3	X	7	1
Hanušovice	3	15	3	13	34	3
Písařov	5	X	7	X	12	2
Štítý	7	X	7	X	14	2
Hoštejn	1	9	0	8	18	3
Oskava	6	X	7	X	13	2
Libina	6	11	7	11	35	3
Rohle	4	X	4	X	8	1
Hrabišín	7	11	8	11	37	3
Kamenná	4	X	4	X	8	1
Bušín	6	X	7	X	13	2
Loštice	2	X	3	X	5	0
Mohelnice	2	25	3	24	54	3
Úsov	3	X	4	X	7	1
Mírov	2	X	3	X	5	0
Bludov	8	36	11	33	88	3
Zábřeh n. M.	4	28	6	27	65	3
Postřelmov	7	28	8	27	70	3
Leština	6	X	6	X	12	2
Hrabová	5	X	5	X	10	1

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 3.12 Celkový koeficient dopravní obslužnosti

NÁZEV OBCE	VZDÁLENOST OD ŠUMPERKA	VZDÁLENOST OD VELKÝCH MĚST	INDEXY DOPRAVNÍ POLOHY	DÁLNIČNÍ PŘIVADĚČ	ZASTÁVKY
Staré Město	0	0	3	0	5
Branná	0	0	3	0	4
Jindřichov	1	1	4	0	6
Velké Losiny	2	4	7	0	5
Loučná nad Desnou	2	2	7	0	4
Malá Morava	0	0	1	0	3
Hanušovice	2	2	3	0	5
Písařov	2	5	2	0	3
Štítý	2	6	5	1	3
Hoštejn	1	6	3	1	4
Oskava	2	5	0	1	2
Libina	2	6	3	1	4
Rohle	2	8	0	2	3
Hrabišín	2	7	4	1	4
Kamenná	2	8	0	2	3
Bušín	2	7	4	1	2
Loštice	0	6	3	3	2
Mohelnice	1	5	6	3	5
Úsov	1	7	2	3	2
Mírov	0	6	2	3	2
Bludov	2	7	6	1	5
Zábřeh na Moravě	2	6	6	2	4
Postřelmov	2	8	4	2	4
Leština	2	8	3	1	2
Hrabová	2	8	3	2	2

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 3.12 Celkový koeficient dopravní obslužnosti

DO ŠUMPERKA	DO ŠUMPERKA VÍKEND	ZE ŠUMPERKA	ZE ŠUMPERKA VÍKEND	CELKOVÝ POČET BODŮ
1	3	1	3	16
1	3	1	3	15
1	3	1	3	20
3	3	3	3	30
1	3	2	3	24
0	1	0	1	6
2	3	2	3	22
1	2	0	2	17
2	2	1	2	24
1	3	1	3	23
1	2	0	2	15
2	3	2	3	26
1	1	1	1	19
3	3	3	3	30
1	1	1	1	19
1	2	1	2	22
1	1	1	0	17
3	3	3	3	32
2	1	2	1	21
1	1	0	0	15
3	3	3	3	33
3	3	3	3	32
3	3	3	3	32
2	2	1	2	23
1	1	1	1	21

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky č. 3.12 je patrné, že jedna z nejlépe dopravně dostupných obcí v regionu Šumpersko je obec Bludov. Je to způsobeno tím, že leží na celostátní železniční dráze a hlavní autobusové trase Mohelnice – Šumperk. Obcí prochází hlavní silniční tah tohoto regionu a to silnice I. třídy č. 44. Z vybraných obcí se Bludov umístil na první místě s 33 body ze všech daných kritérií. Dobrého výsledku dosáhly dále obce Zábřeh na Moravě a Postřelmov, které mají stejně dobré dopravní podmínky jako Bludov. Ovšem ten navíc těží z blízkosti města Šumperka. Špatně se neumístily ani Velké Losiny, které mají navíc k dobru oproti ostatním obcím regionální dráhu Železnice Desná.

Nejhůře bodovanou obcí je Malá Morava. Důvodem je velká vzdálenost od města Šumperka, od dalších větších měst, k dálničnímu přivaděči. Má špatné i dopravní spojení, je to hlavně kvůli chybějícímu železničnímu spojení.

3.5 Vybrané obce

Bludov

Je situován asi 4 km jihozápadně od města Šumperk v nejsevernější části Hornomoravského úvalu. Obec se rozkládá na úpatí jesenického předhůří, zčásti v rovině, zčásti stoupá terén do svahu pod kopec Háj (631 m), jehož jižní svah nese podle někdejšího hradu Bludova název Hradisko. Na jižním konci obce se zvedá vrch Brusná (366 m), pod nímž na odvrácené straně od obce leží železniční stanice Bludov. Bludov je do jisté míry křižovatkou, neboť se tu rozbíhají tratě ve směrech na Šumperk, Zábřeh a Hanušovice. Ještě větší význam má Bludov jako křižovatka silničních tras. U zámku odbočuje z hlavního tahu Hradec Králové - Šumperk - Ostrava silnice na Zábřeh a Olomouc. V západní části obce, nedaleko železniční zastávky Bludov lázně, se nachází známé lázně.

Branná

Obec leží v okrese Šumperk ve výšce 633 m n. m., 30 km od centra okresu - Šumperka, v tzv. Hanušovické vrchovině. O významu Branné v historii regionu svědčí i zde dochované zbytky gotického hradu, renesanční zámek, fojtství a kostel sv. Michala. V současné době má obec necelých 400 obyvatel a svým návštěvníkům může díky svému malebnému okolí nabídnout ideální podmínky pro rekreaci a pobyt v přírodě.

Bušín

V roce 1960 byla k Bušínu připojena obec Hartíkov. Ves se rozkládá v nadm. výšce 355 m, v horském údolí při důležité silnici ze Šumperka do Červené Vody a dále do Čech. Jako historicky cennější byly uznány dvě sakrální plastiky u školy a u bývalé rychty z roku 1824, u níž je také jako doklad lidové architektury památkově chráněn výměnek z počátku 19. století.

Hanušovice

Původní ves Hanušovice se rozkládala zhruba v délce 6 km a táhla se od soutoku řeky Moravy a Branné k severu údolím potoka směrem k Habarticím. V roce 1920 byla s

Hanušovicemi sloučena dotud samostatná obec Holba, situovaná jižně od starých Hanušovic po obou stranách řeky Moravy. Střední nadmořská výška Hanušovic je 400 m.

Hoštejn

Obec je známá hlavně těm, kteří cestují vlaky po hlavní trati z Prahy do Ostravy a mezi Českou Třebovou a Zábřehem se jim na levém břehu Moravské Sázavy za nádražím a pilou objeví malebný obraz na stráních rozložené vesnice s kostelem a s vysokým holým kopcem vedle, na jehož vrcholu se tyčí jehlan památníku dokončení stavby zdejší železnice v roce 1845. Nad vsí zůstaly z bývalého hradu patrné jen zbytky valů a příkopů, většina zdiva byla rozebrána na stavbu železniční trati.

Hrabišín

Vesnice má střední nadmořskou výšku 352 m a leží na křižovatce silnic ze Šumperka a Nového Malína na jihovýchod do Libiny a Uničova a na jihozápad do Dlouhomilova a Zábřeha. Katastr Hrabišína o rozloze 367 hektarů je pokryt vysočinou a Mladoňovským vrchem na východní hranici dosahuje výšky 547 m. Východní částí katastru prochází železniční trať ze Šumperka do Uničova a Olomouce.

Hrabová

Původní jádro Hrabové leží u silnice z Úsova přes Dubicko do Zábřeha. Vitošov leží o dva kilometry severněji. Nad ním se zvedá vysoká a již z dálky viditelná stěna vápencového lomu, která se stále více „zakousává“ do kopce pod Bílým kamenem (588 m).

Jindřichov

Dnešní obec byla původně jen skupinou domů na katastru Pustých Žibřidovic, která vznikla kolem papírny, založené roku 1862. Až roku 1949 se stal Jindřichov (německý název Heinrichsthal) administrativní obcí a tehdy k němu byly připojeny Pusté Žibřidovice s osadami Potůčník (do roku 1953) a Sklená, roku 1976 pak byly připojeny i Habartice s osadou Pleče, Nové Losiny s osadou Labe a osada Pekařov.

Kamenná

Byla založena v úžlabině pod zalesněnou stráni (nadmořská výška kolem 386 m), která se zvedá na východ až po skalnatý vrchol Bradla (601 m), památného místa, z něhož je vynikající rozhled na všechny strany, zejména pak na jihovýchod do prostoru Uničovské

tabule; je to zároveň nejvýše položené místo Úsovské vrchoviny. Původní vesnická zástavba se změnila koncem 19. století po výstavbě továrny a zejména v posledních desetiletích, kdy zde byla postavena celá skupina vícepodlažních obytných domů.

Leština

Jméno obce je odvozováno od "místa s lískovými keři", tj. leščiny. Poloha obce byla dobře zvolena, neboť spojovala výhodu úrodných rolí ve střední nadmořské výšce s výhodou dobré komunikační polohy na cestách od Zábřeha k Úsovu, opačným směrem k Lesnici a dále na sever do jesenického podhůří. Obec leží rovněž na významném přechodu přes řeku Moravu. Východní části obce protéká od Lesnice k Vitošovu mlýnské rameno Moravy. Prostory kolem silničních os jsou vyplněny řadou rodinných domků.

Libina

Má střední nadm. výšku 290 m a vine se proti toku potoka směřujícího do Oskavy a podél silnice ze Šumperka a Hrabšína do Uničova. Silniční spojení má rovněž s Obědným a Mladoňovem. Podél západní hranice katastru prochází železniční trať ze Šumperka do Uničova a Olomouce. Libina je největší venkovskou obcí na Šumpersku. Památkou barokní architektury v Libině je farní kostel sv. Jiří z roku 1721. Památkově chráněn je empírový dům z r. 1827 (čp. 204) a novorenesanční stavba z přelomu 19. a 20. století (čp. 215).

Loštice

Leží ve střední nadm. výšce 257 m na západním okraji Mohelnické brázdy, při dolním toku řeky Třebůvky, sice ještě v rovině, ale kolem města na jihozápad se již zvedají svahy a kopce Bouzovské vrchoviny. Přes Loštice vedla důležitá cesta od Olomouce a Litovle k Mohelnici a dále k Moravské Třebové, která původně odbočovala právě v Lošticích údolím Třebůvky na západ k Městečku Trnávce. Dnes jde již o vedlejší komunikace, protože nová silnice dálničního typu z Olomouce do Čech byla postavena mimo městečko a protíná jenom východní část loštického rovinatého katastru.

Loučná nad Desnou

Se táhne údolím Desné podél silnice ze Šumperka do Jeseníku. Její severní hranici tvoří Divoká Desná, na východní straně zasahuje hluboko do masívu Hrubého Jeseníku až po vrchol Pradědu (1492 m), Petrovy skály (1438 m), Vysoké hole (1464 m) a Kamzičníku (1420 m), na jižní hranici se nachází Velký Jezerník (1248 m) a Mravenečník (1343 m). Nadmořská výška Filipové je 450 m, Kociánova 492 m a Rejhotic 515 m.

Malá Morava

Má střední nadmořskou výšku 585 m a je rozložena při stejnojmenném vodním toku, který na jižním konci zástavby ústí do hlavního řečiště Moravy. Katastr Malé Moravy se postupně zvedá od jihu z údolí Moravy, jímž prochází silnice a železniční trať z Hanušovic do Čech, k západu do prvních kopců ze skupiny Králického Sněžníku. Jako památka raně barokní architektury je chráněn areál farního kostela a rokoková kamenná socha Immaculaty z r. 1771.

Mírov

Mírovská obec se tvořila postupně, nejprve byl založen hrad s podhradním městečkem, potom v okolí Míroveček, Mírovský grunt a Novosady. Mírov leží ve střední nadm. výšce 395 m dost odlehle uprostřed kopců a lesů Mírovské vrchoviny, která se táhne západně od silnice z Mohelnice do Zábřeha. Dominantu obce představuje mohutný hradní komplex. Do rozsáhlého předhradí je začleněn kostel sv. Maří Magdalény, raně barokní architektura z poslední třetiny 17. století. Do seznamu památek byla zanesena i sousoší Nejsvětější Trojice a Piety, socha sv. Jana Nepomuckého a několik božích muk.

Mohelnice

Je co do počtu obyvatel třetím největším městem okresu Šumperk. Mohelnice je z dopravního hlediska významným uzlem. Hlavní komunikací je silnice I. třídy z Olomouce pokračující ve směru na Moravskou Třebovou a Hradec Králové. Na ní se napojuje další dopravní tepna směřující na Zábřeh, Šumperk a Jeseník. Mimo silniční spojení je Mohelnice také zastávkou na železniční trati mezi Prahou a Olomoucí. Mohelnice patří mezi města s rozvinutým základním a středním školstvím. Na území Mohelnice působí řada úspěšných firem. Mohelnice nabízí svým obyvatelům široké sportovní i kulturní vyžití.

Oskava

Ves leží ve střední nadm. výšce 340 m podél horního toku stejnojmenné říčky, v hluboce zaklesnutém údolí, které je obklopeno kopci Hraběšické hornatiny. Údolím říčky Oskavy vede také z jihu od Uničova a Dolní Libiny silnice, která končí na severu v Bedřichově. Z této silniční osy vybíhají odbočky do sousedních obcí, na západ zejména do Mostkova a Třemešku, na východ pak přes kopce směrem k Rýmařovu. Do seznamu chráněných památek byl v Oskavě zapsán pozoruhodný objekt sušárny lnu.

Písařov

Je nevelká obec v okrese Šumperk ležící při státní silnici č. I/II mezi Červenou Vodou a Šumperkem. V okolí je známá z dřívější doby výrobou kartáčů, obchodováním s nimi, pašováním zejména cukerinu a typickou mluvou. K obci patří od roku 1919 osada Bukovice, do té doby samostatná obec. V rozlehlém písařovském katastru převažují lesy (49%), v bukovském potom orná půda (76%).

Postřelmov

Je součástí Horní Hané, nachází se zcela v rovinatém terénu. V jeho katastru se vlévá řeka Desná do řeky Moravy. K památkám v Postřelmově patří zejména kostel sv. Matouše s jádrem ze 17. století. Ještě starší je renesanční hrobka Bukůvků z Bukůvky z r. 1592. Cenná je i raně barokní kaple sv. Prokopa u silnice k Chromči z r. 1696. Na mírném návrší v prostoru statku čp. 153 stála tvrz. V obci je památkově chráněno i několik usedlostí, hlavně výstavný statek čp. 16 z r. 1837.

Rohle

Je spojena silnicemi s Kamennou, Nedvězím a Janoslavicemi, které odbočují od nejdůležitější silniční trasy ze Zábřeha přes Strupšín a celou Rohli do Veleboře a dále do Úsova. K chráněným památkám v Rohli patří tzv. Luční dům (čp. 65) - údajně starší, než farní kostel sv. Martina, který byl postaven v letech 1802-1803. Ke kostelu patří sousoší a kříž Kalvárie (1808) a socha sv. Floriána (první třetina 19. století).

Staré Město

Město je položeno ve střední nadmořské výšce 538 m v kotlině, lemované na západě masívem Králického Sněžníku, na severu Travenickou hornatinou, na východě a na jihu Branenskou vrchovinou. Její severojižní osou je řeka Krupá, jejímž údolím vede silnice a

železniční trať z Hanušovic do Starého Města. Silnice pokračuje dále k severu do Kladského sedla. Ve Starém Městě z ní odbočuje k východu silnice do Branné, místní význam má silniční spojení na severovýchod podél Vrbenského potoka do Malého a Velkého Vrbna.

Štítý

Dříve Šilperk, leží v západní části šumperského okresu na jednom z dosti strmých ostrohů, jimiž na pravý břeh řeky Březné spadají Orlické hory. Krajina zde dosahuje nadmořské výšky kolem 470 m nad mořem. Centrum města bylo postupně doplněno předměstskými částmi s názvy Dolní a Horní ulice, Na hutích a Na pustině.

Úsov

Městečko se rozprostírá ve střední nadmořské výšce 280 m v údolí potoka pod zámek na návrší, které se zvedá z bývalého podhradí příkrým svahem k východu, zatímco na západ je mírně zvlněná rovina Mohelnické brázdy. Úsovský zámek je viditelný z širokého okolí, včetně hlavních dopravních tras od Mohelnice až po Zábřeh. Městečko má sice jenom silniční spojení s okolím, ale na druhé straně je takto dostupné z Uničova i Litovle, Mohelnice i Zábřeha a navíc ještě od severu směrem k Šumperku. Největší a nejvýznamnější dominantu Úsova představuje hrad postavený před polovinou 13. století.

Velké Losiny

Patří k nejstarším obcím šumperského okresu, neboť již r. 1351 měly kostel a faru. Obec leží ve střední nadmořské výšce 411 m a táhne se od Bukovic údolím Losinky až k osadě Terezínu. Prochází jí důležitá komunikace ve směru Šumperk - Jeseník, železniční trať Šumperk - Kouty nad Desnou.

Zábřeh na Moravě

Město i většina připojených obcí se rozprostírá v kopcích té části Zábřežské vrchoviny, která je označována jako Drozdovská vrchovina.

Údolím Moravské Sázavy, do níž se u Hoštejna od severu vlévá řeka Březná, vede směrem na západ železniční tepna z Olomouce do Prahy. Nejdůležitější silniční spoje směřují k Mohelnici a na druhé straně k Šumperku, kam vede přes Bludov i železniční trať. Historický střed tvoří horní náměstí se zámek, radnicí a farním kostelem, směrem k nádraží leží dolní náměstí s budovami gymnázia a bývalého okresního úřadu (INFORMAČNÍ CENTRUM ŠUMPERK 2015).

4. Zhodnocení, návrh a doporučení

Tato kapitola se zabývá vyhodnocením dotazníku, SWOT analýzou a zhodnocením analýzy dopravní obslužnosti a návrhem na její zlepšení.

4.1 Zhodnocení dotazníku

Jednou z možností získávání dat týkajících se tématu této bakalářské práce je využití metody dotazníku. Pokud se rozhodneme provést dotazníkové šetření, musíme si nejprve uvědomit, co je vlastně cílem dotazníku. Podle toho se jednotlivé otázky v dotazníku musí velice pečlivě a srozumitelně formulovat. Jedním z největších problémů však bývá dostatečný počet ochotných respondentů a poté také dotazník správně vyhodnotit a interpretovat.

Účelem dotazníku bylo zjistit, zda obyvatelé regionu Šumpersko jsou spokojeni s dopravní obslužností v rámci IDS Olomouckého kraje. Dotazník byl rozeslán přes sociální síť. Pozvánka k vyplnění byla zaslána 200 lidem a bylo jim doporučeno sdílení dalším osobám. Počet respondentů, kteří odpověděli a odeslali dotazník, bylo 122. Návratnost je 61%.

Dotazník se skládá z těchto 10 otázek:

1. Věk
2. Bydliště (mělo by být v regionu Šumpersko)
3. Kolik času (minut) trvá Vaše běžná dojíždka/docházka do práce/školy (od dveří ke dveřím) pokud zvolíte hromadnou dopravu?
4. Za jak dlouho dojdete z Vašeho aktuálního bydliště chůzí na zastávku autobusové nebo železniční dopravy ze které jedete do práce/školy? (pokud nevyužíváte, nevyplňujte)
5. Určete, kolikrát navštěvujete jednotlivá místa v pracovních dnech za měsíc?
6. Určete, kolikrát navštěvujete jednotlivá místa o víkendových dnech za měsíc?
7. Za předpokladu, že můžete pro dojíždku/docházku do práce/školy využít uvedené dopravní prostředky, který zvolíte, pokud nastane:
8. Hromadná doprava je?
9. Co a jak výrazně ovlivňuje Vaši preferenci využít hromadnou dopravu? (1 - nejméně, 5 – nejvíce)
10. Kolik máte v domácnosti automobilů?

Odpověď na otázku č. 1.

Z dotazníku vyplývá věkové složení respondentů. Největší počet respondentů (39 %) mělo věk 20 – 30 let. Nejméně zastoupení respondenti (16 %) byli ve věku 50 a více. Viz příloha 2.

Odpověď na otázku č. 2

Nejvíce respondentů bylo ze Šumperka, Zábřeha, Mohelnice, Postřelmova a Bludova. Viz příloha 3.

Odpověď na otázku č. 3

Běžná docházka do práce, nebo do školy trvá 34 % respondentům 50 minut a více, 26 % respondentům trvá cesta 40 min, nejméně času docházkou do práce nebo školy stráví 6 % respondentům. Viz příloha 4.

Odpověď na otázku č. 4

Nejvíce respondentům trvá cesta na zastávku do 10 minut, pokud je tedy vybrána respondentem hromadná doprava. Viz příloha 5.

Odpověď na otázku č. 5

Většina respondentů denně navštěvuje zaměstnání a lokální obchod. Také je z grafu patrné, že méně často respondenti navštěvují úřad, zdravotnické a sportovní zařízení. Viz příloha 6.

Odpověď na otázku č. 6

Nejvíce respondentů vůbec nenavštěvuje o víkendových dnech školu, zaměstnání, sportovní a zdravotnické zařízení. Méně často jsou respondenty navštěvovány kulturní zařízení. Viz příloha 7.

Odpověď na otázku č. 7

Pokud nastanou situace, jako je pátek, špatné počasí, výluky jízdního řádu, zdravotní obtíže a nekomfortní MHD je nejvíce respondentů nakloněno k využití automobilu jakožto dopravního prostředku. Pokud nastanou situace, jako špatná možnost parkování a vysoká cena parkování jsou respondenti v mnoha případech ochotní dát přednost cestování hromadnou dopravou před cestováním automobilem. Viz příloha 8.

Odpověď na otázku č. 8

Při otázce jaká je hromadná doprava, je zřejmé, že nejvíce respondentů odpovědělo, že hromadná doprava je spíše bezpečná, spolehlivá a levná. Na druhou stranu není spíše rychlá.

Viz příloha 9.

Odpověď na otázku č. 9

Při vyhodnocení otázky co nejvíce ovlivní využití hromadné dopravy, bylo zjištěno, že nejvíce ovlivňuje využití hromadné dopravy cena přepravy, doba přepravy, čas odjezdu a příjezdu a množství přestupů. Viz příloha 10.

Odpověď na otázku č. 10

Je zřejmé, že 55 % respondentů má v domácnosti 2 automobily, 21 % dotázaných má 1 automobil a 20 % více než 2. Za to nejméně respondentů (4 %) nemá v domácnosti žádný automobil. Viz příloha 11.

4.2 Zhodnocení SWOT analýzy

SWOT analýza je univerzální analytická technika zaměřená na zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících úspěšnost nějakého konkrétního záměru. Nejčastěji je SWOT analýza používána jako situační analýza v rámci strategického řízení. Autorem SWOT analýzy je Albert Humphrey, který ji navrhl v šedesátých letech 20. století. SWOT je akronym z počátečních písmen anglických názvů jednotlivých faktorů:

- Strengths - silné stránky
- Weaknesses - slabé stránky
- Opportunities - příležitosti
- Threats – hrozby

Na vrcholových úrovních řízení, zejména při zpracování strategických dokumentů pro střednědobé a dlouhodobé časové období, jsou stále více vyžadovány informace získané moderními analytickými metodami. Tyto metody nepracují pouze s údaji z tradičních oblastí, tj. provozními a ekonomickými údaji, ale zahrnují i kvalitativní údaje z oblasti právní, rozvoje lidských zdrojů a dalších. Výsledky těchto analýz jsou obvykle uspořádány do přehledů očekávaných přínosů a možných rizik. Identifikace možných rizik je součástí řízení rizik (VELIČKO 2009, MANAGEMENT MANIA 2013).

SWOT analýza vypracována na základě poznatků zjištěných během vypracování bakalářské práce.

Silné stránky

Mezi základní silné stránky patří nacházející se regionální železnice umožňující přepravu i v části trasy, která není doposud elektrifikována a vede ze Šumperka do jesenických hor. Další, velmi silnou stránku můžeme uvést fungující integrovaný dopravní systém s velmi hustou sítí autobusových linek. Také je velmi silnou stránkou budování nových obchvatů kolem obcí a měst, které velmi urychlují cestování.

Slabé stránky

Slabé stránky v regionu Šumpersko představuje především nevyhovující technický stav silnic II. a III. třídy a místních komunikací. V posledních letech narůstá individuální doprava, z čehož vyplývají další problémy a to především vysoký počet dopravních nehod na silniční síti a přetíženost hlavních silničních tahů. S trendem nárůstu individuální dopravy naopak klesá poptávka po hromadné dopravě.

Mezi další slabé stránky můžeme zařadit neexistenci dálnice v regionu. Na okraji regionu se nachází pouze rychlostní komunikace, ke které vedou dlouhé trasy. Další slabé stránky, které stojí za zmínku je náročné financování dopravní obslužnosti a nedostatečná síť komunikací pro nemotorovou dopravu.

Příležitosti

Mezi příležitostmi můžeme zařadit modernizaci komunikací a to především výstavba silničního obchvatu obce Bludov a výstavba čtyřpruhové komunikace Mohelnice – Šumperk. Další příležitostí je především odlehčení silničním tahům zvýšením kapacity železniční přepravy a harmonizací jízdních řádů autobusové a vlakové dopravy. Tím by se mohl zvýšit podíl veřejné hromadné dopravy na celkových přepravních výkonech. Příležitost je spatřována také v rozšíření systému cyklistických stezek.

Hrozby

Největší hrozbou je především nedostatek finančních prostředků na opravu, modernizaci komunikací a zpoždění výstavby důležitých komunikací a obchvatů. Při poklesu podílu využívání železniční a autobusové dopravy klesá celkové využití veřejné hromadné dopravy a zároveň narůstá především individuální doprava.

4.3 Zhodnocení analýzy

Vybrané obce, které spadají do regionu Šumpersko, jsou vzdáleny od 5,3 km (Bludov) do 29,7 km (Loštice). Průměrná vzdálenost od Šumperka je 19,2 km. Nejvytíženější trasou je Šumperk – Zábřeh na Moravě, kde denně projede cca 130 spojů. Dobré napojení obcí na pozemní komunikace je velice důležité. Regionem vede silnice I. třídy č. 44 a prochází obcemi Velké Losiny, Loučná nad Desnou, Štítý, Bušín, Mohelnice, Bludov a Zábřeh na Moravě. Vzdálenost k dálnici je také důležitá. Jak pro osobní tak i pro nákladní dopravu. Nejvíce je pro napojení na dálnici využívána silnice I. třídy č. 44, která vede od Mohelnice až do Polska. U Mohelnice přechází v rychlostní komunikaci R35. Jedna z nejlépe dopravně dostupných obcí v regionu Šumpersko je obec Bludov. Je to způsobeno tím, že leží na celostátní železniční dráze a hlavní autobusové trase Mohelnice – Šumperk. Obcí prochází hlavní silniční tah tohoto regionu. Nejhuře bodovanou obcí je Malá Morava. Důvodem je velká vzdálenost od města Šumperka, od dalších větších měst, k dálničnímu přivaděči. Má špatné i dopravní spojení, je to hlavně kvůli chybějícímu železničnímu spojení. Obec Bludov těží ze své blízkosti Šumperka, ale je zahlcena individuální dopravou. Řešením pro odlehčení je výstavba obchvatu.

Obchvat Bludova

Stavba silnice I/44 Mohelnice – Šumperk souvisí s budováním silničního tahu rychlostní komunikace R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice, která s dálnicí D11 představuje „severní trasu“ spojující Čechy s Moravou. Silnice I/44 tvoří na trase Mohelnice – Zábřeh na Moravě – Šumperk – Jeseník – Mikulovice – státní hranice s Polskem důležitou komunikační osu celého regionu ve směru jih – sever. Je to jediná komunikace umožňující spojení bývalých okresních měst Šumperka a Jeseníku s krajským městem Olomoucí. Výškové, šířkové a směrové parametry stávající silnice I/11 a I/44 jsou s ohledem na význam těchto komunikací nevyhovující a neodpovídají nárokům, které jsou kladeny na komunikace tohoto významu. Novostavba obchvatu Bludov s přivaděčem do města Šumperk bude pátou a poslední stavbou silnice I/44 ve směru od Mohelnice do Šumperka. Realizace stavby přispěje ke zvýšení bezpečnosti, plynulosti silničního provozu a zlepšení životního prostředí přesunem tranzitní dopravy z průtahu města Šumperk.

4.4 Návrh řešení

Na základě vypracování analýzy dopravní obslužnosti metodou počtu autobusových a vlakových spojů, navrhuji navýšení počtu autobusových spojů u tří obcí s nejhoršími výsledky z analýzy.

Tab. 4.1 Navržené změny navýšení spojů autobusových linek

	DO ŠUMPERKA		ZE ŠUMPERKA	
	původní čas	původní čas + navržené nové spoje	původní čas	původní čas + navržené nové spoje
MALÁ MORAVA interval od 4:00 - 9:00	5:30	4:45 5:30 6:15	4:48 5:30 6:32	4:48 5:30 6:32
interval od 14:00 - 19:00	6:57 14:05 15:06 15:41 17:31	6:57 14:05 15:06 15:41 16:30 17:31	14:10 14:15 15:10 17:10	7:30 14:10 14:15 15:10 16:10 17:10
MÍROV interval od 4:00 - 9:00	5:00	5:00 5:45	5:15 5:40	5:15 5:40
interval od 14:00 - 19:00	6:35 7:25 15:10 16:10 17:30	6:35 7:25 15:10 16:10 17:30	7:00 8:25 14:50 16:00 17:40	7:00 8:25 14:50 16:00 17:40
KAMENNÁ interval od 4:00 - 9:00	4:22 5:32 6:17 6:50 7:05 7:07 7:50	4:22 5:32 6:17 6:50 7:05 7:07 7:50	5:16 5:30 6:25 6:50	4:45 5:16 5:30 6:25 6:50
interval od 14:00 - 19:00	14:13 16:05 16:24	14:13 16:05 16:24 18:00	14:15 15:08 15:20 17:50 18:20	14:15 15:08 15:20 16:30 17:50 18:20

Zdroj: vlastní zpracování

První dopravní špička začíná v 5:00 a končí v 9:00. Druhá dopravní špička začíná v 14:00 a končí v 17:00 v pracovních dnech. V časovém rozmezí od 4:00 hod do 9:00 hod a od 14:00 hod do 19:00 hod navrhuji vytvořit dalších nových 10 autobusových spojů. Za předpokladu, že se zachová stávající výše nákladů a výnosů. V tab. č. 4.1 jsem podle výše popsaného návrhu řešení navrhla možné doplnění autobusového jízdního řádu. Tímto řešením by se mohla zvýšit spokojenost a zájem o dopravu veřejnými prostředky.

5. Závěr

Tato bakalářská práce byla zaměřena na analýzu dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko. Zabývala se rozbořem současné situace dopravní obslužnosti a spokojeností obyvatel v regionu využívající veřejnou hromadnou dopravu. Dopravní obslužnost, její řešení je finančně náročná dlouhodobá záležitost. Do zajištění veřejné linkové, osobní autobusové dopravy a železniční dopravy jsou zapojeni tito dopravci ARRIVA MORAVA a.s. a České dráhy a.s.

Aby byla analýza provedena, bylo potřeba charakterizovat region Šumpersko. V okrese Šumperk se nachází 78 obcí, pro tuto práci bylo vybráno 25 z nich. Obce byly vybrány náhodně, tak aby byl pokryt rovnoměrně celý okres. Aby výsledky získané z analýzy byly transparentní, bylo vybráno po 5 obcích z každé části okresu (severní, jižní, západní, východní a střed).

Byl vypočten koeficient dopravní obslužnosti na základě 6 vybraných ukazatelů. Z výpočtu je patrné, že dopravní obslužnost v regionu Šumpersko není až na pár výjimek vůbec na špatné úrovni. Šumperk jakožto centrum regionu je dopravně nejlépe dostupné. Mezi další velmi dobře dostupné obce patří obec Bludov, především tím, že leží na hlavním silničním tahu Šumperk – Mohelnice. Další obce, které dosáhly dobrých výsledků, jsou obce Zábřeh na Moravě a Postřelmov, které mají stejně dobré dopravní podmínky jako Bludov. Ovšem ten navíc těží z blízkosti města Šumperka. Nejhuře bodovanou obcí je Malá Morava z důvodu velké vzdálenosti k centru regionu, dálničnímu přivaděči i do dalších větších měst regionu.

Pro zjištění spokojenosti lidí s hromadnou dopravou jsem vytvořila dotazník, který jsem rozeslala prostřednictvím sociální sítě. Z rozeslaných 200 žádostí na vyplnění se vrátilo 122 dotazníků. Na otázku jaká je hromadná doprava nejvíce lidí odpovědělo, že bezpečná, spolehlivá, levná ale ne příliš rychlá. Při vyhodnocení otázky co nejvíce ovlivní využití hromadné dopravy, bylo zjištěno, cena přepravy, doba přepravy, čas odjezdu a příjezdu a množství přestupů.

Cílem této bakalářské práce byla analýza dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko a návrhy opatření na její zlepšení. Po rozboru jízdních řádů, map a odpovědí z dotazníku jsem došla k závěru, že dopravní obslužnost v regionu je na dobré úrovni. Bylo by ale dobré, přehruštěnou individuální dopravu vytáhnout z center obcí, třeba stavbou obchvatů. Doufám, že výsledky bakalářské práce přispějí k zlepšení dopravní obslužnosti v regionu Šumpersko.

Seznam použité literatury

Odborná kniha

ADAMEC, V. et al. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, 2008. ISBN 80-247-2156-2.

KUBÁT, Bohumil. *Městská a příměstská kolejová doprava*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-539-7.

PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. ISBN 978-80-7357-614-1.

POSPÍŠIL, J. *Dopravní obslužnost mikroregionu - možnosti jejího hodnocení*. (CD-ROM). In Sborník příspěvků z odborného semináře Možnosti řešení disparit v regionu Podluží. s. 93-98. ISBN 978-80-7375-367-2.

REKTORČÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vydání. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. ISBN 978-80-86929-79-8.

ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNÁŘÍK. *Doprava a přeprava*. Praha: Nadatur, 2008. ISBN 978-80-7270-030-1.

ŽEMLIČKA, Zdeněk et al. *Doprava a přeprava*. Praha: Nadatur, 2010. ISBN 978-80-7270-036-3.

Elektronické dokumenty

Arriva Company. *MHD Šumperk* [online]. [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.arriva-morava.cz/dopravni-sluzby/mestska-hromadna-doprava/mhd-sumperk/>

Asociace krajů České republiky. *Charakteristika kraje* [online]. [cit. 2015-04-03]. Dostupné z: <http://www.asociacekrajů.cz/kraje-cr/olomoucky-kraj/charakteristika-kraje-9/>

CENIA: Vítejte na zemi. *Historie dopravy* [online]. [cit. 2015-04-24]. Dostupné z: http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_dopravy&site=doprava

CIS JŘ. *Jízdní řády veřejné linkové osobní dopravy* [online]. [cit. 2015-03-18]. Dostupné z: <http://www.portal.jizdnirady.cz/Search.aspx?mi=4&c=7>

České dráhy [online]. [cit. 2015-04-16]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/default.htm>

ČSÚ. *Administrativní členění kraje* [online]. [cit. 2015-04-05]. Dostupné z: [http://csugeo.i-server.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/13002E2336/\\$File/13-710108m002.jpg](http://csugeo.i-server.cz/csu/2008edicniplan.nsf/t/13002E2336/$File/13-710108m002.jpg)

ČSÚ. *ČSÚ v Olomouci* [online]. [cit. 2015-04-01]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xm>

ČSÚ. *Doprava* [online]. [cit. 2015-04-05]. Dostupné z: <http://csugeo.i-server.cz/x/krajedata.nsf/oblast2/doprava-xm>

ČSÚ. *Charakteristika okresu Šumperk* [online]. [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11276/17843188/okres_Sumperk.pdf/5bcf66b0-f0e9-4e9e-bde0-c04bb737f6fe?version=1.1

ČSÚ. *Základní charakteristika okresů* [online]. [cit. 2015-04-01]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cislotab=RSO5022PU_OK&vo=null

Deník veřejné správy. *Financování veřejné dopravy* [online]. [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>

IDOS [online]. [cit. 2015-04-16]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>

IDSOK. *Šumperk - Sobotín* [online]. [cit. 2015-04-03]. Dostupné z: <http://www.udolidesne.cz/admin/files/ModuleTexts/392-2014-2015.pdf>

KIDSOK. *IDSOK* [online]. [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: <http://www.kidsok.cz/data/pdf/kidsok-letak-cz.pdf>

KIDSOK. *Jednotný systém dopravní obslužnosti* [online]. [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.kidsok.cz/aktuality/2015-23-02-v-kraji-zacal-fungovat-jednotny-system-dopravni-obsluznosti/>

KIDSOK. *Okres Šumperk* [online]. [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: <http://www.kidsok.cz/images/mapy/mapa-idsok-okres-sumperk-scroll4.jpg>

KIDSOK. *Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje* [online]. [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.kidsok.cz/data/pdf/plan-dopravni-obsluznosti-ok.pdf>

KIDSOK. *Zasedání zastupitelstva Olomouckého kraje konaného dne 12.12.2014* [online]. [cit. 2015-03-16]. Dostupné z: <http://www.kidsok.cz/data/novinky/560/dokumenty/zajisteni-dopravni-obsluznosti-verejnou-linkovou-dopravou.pdf>

KOHOUTEK, Rudolf. *Dotazník* [online]. [cit. 2015-04-08]. Dostupné z: <http://www.ssvp.wz.cz/Texty/dotaznik.html>

KOLAŘÍK, Tomáš. Vítejte na Zemi. *Vodní cesty v ČR* [online]. [cit. 2015-03-24]. Dostupné z: http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=vodni_cesty_v_cr&site=doprava

Managementmania. *SWOT analýza* [online]. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/swot-analyza>

Mapy.cz [online]. [cit. 2015-04-16]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/zakladni?x=15.6252330&y=49.8022514&z=8>

Města a obce. *Okres Šumperk* [online]. [cit. 2015-03-28]. Dostupné z: <http://mesta.obce.cz/vyhledat2.asp?okres=3809>

Metodická podpora regionální rozvoje GaREP. *Charakteristika Olomouckého kraje* [online]. [cit. 2015-04-05]. Dostupné z: <http://www.regionálnírozvoj.cz/index.php/olomoucky-kraj.html>

Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2015-04-16]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/default.htm>

Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy České republiky* [online]. [cit. 2015-03-20]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2013.pdf

Ministerstvo práce a sociálních věcí. *Zabezpečování sociálních potřeb občanů a dopravní obslužnost* [online]. [cit. 2015-03-18]. Dostupné z: http://www.mpsv.cz/files/clanky/2760/podpora_mobility.pdf

NANTL, František a Stanislav PROKEŠ. Ústav územního rozvoje. *Dopravní infrastruktura* [online]. [cit. 2015-03-26]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>

NewsLab. *Historie dopravy* [online]. [cit. 2015-02-15]. Dostupné z: <http://www.newsLab.cz/transportation/>

PAVLÍČEK, Jan a Ladislav MINÁŘ. Vzděláním ke kvalitě. *Integrované dopravní systémy* [online]. [cit. 2015-03-20]. Dostupné z: http://www.vzdelavanimkekvalite.cz/PDFs/6_IDS.pdf

Ředitelství silnic a dálnic [online]. [cit. 2015-04-16]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/>

Ředitelství vodních cest [online]. [cit. 2015-04-16]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/uvod>

ŘSD ČR. *Bludov obchvat* [online]. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/D46D49B7B64E709DC1257CF30030E326/\\$file/s44-bludov-obchvat.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/D46D49B7B64E709DC1257CF30030E326/$file/s44-bludov-obchvat.pdf)

ŘSD ČR. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online]. [cit. 2015-03-24]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr>

Správa železniční dopravní cesty [online]. [cit. 2015-04-16]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/index.html>

Šumperk. *Města a obce regionu* [online]. [cit. 2015-03-26]. Dostupné z: http://www.infosumperk.cz/cs/mesta-a-obce-regionu.html#dr_view_style=full;skat=96;r=0

TICHÝ, Jan. *Dopravní obslužnost* [online]. [cit. 2015-02-15]. Dostupné z: http://k613.fd.cvut.cz/storage/osnovy/14_pe_03_obslužnost.pdf

VELIČKO, Jiří. *Vlastní cesta. Metodika zpracování analýzy SWOT pro orgány veřejné správy* [online]. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.vlastnicesta.cz/clanky/metodika-zpracovani-analyzy-swot-pro-organy-ver/>

Seznam zkratek

ČAOVD – Česká asociace organizátorů veřejné dopravy

ČSA – České aerolinie

IDS – Integrovaný dopravní systém

IDSOK – Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje

KIDSOK – Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

LAU – místní správní jednotka

MD – Ministerstvo dopravy

MHD – městská hromadná doprava

NUTS – nomenklatura územních statistických jednotek

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

ŘVC – Ředitelství vodních cest

SWOT – silné stránky (strengths), slabé stránky (weaknesses), příležitosti (opportunities), hrozby (threats)

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 7.5.2015

Kudrínová Chumlovská

jméno a příjmení student

Seznam příloh

- Příloha 1: Mapa regionu Šumpersko – vybrané obce
- Příloha 2: Graf - Věk
- Příloha 3: Graf - Bydliště (mělo by být v regionu Šumpersko)
- Příloha 4: Graf - Kolik času (minut) trvá Vaše běžná dojíždka/docházka do práce/školy (od dveří ke dveřím) pokud zvolíte hromadnou dopravu?
- Příloha 5: Graf - Za jak dlouho dojdete z Vašeho aktuálního bydliště chůzí na zastávku autobusové nebo železniční dopravy ze které jedete do práce/školy? (pokud nevyužíváte, nevyplňujte)
- Příloha 6: Graf - Určete, kolikrát navštěvujete jednotlivá místa v pracovních dnech za měsíc?
- Příloha 7: Graf - Určete, kolikrát navštěvujete jednotlivá místa o víkendových dnech za měsíc?
- Příloha 8: Graf - Za předpokladu, že můžete pro dojíždku/docházku do práce/školy využít uvedené dopravní prostředky, který zvolíte, pokud nastane:
- Příloha 9: Graf - Hromadná doprava je?
- Příloha 10: Graf - Co a jak výrazně ovlivňuje Vaši preferenci využít hromadnou dopravu? (1 - nejméně, 5 – nejvíce)
- Příloha 11: Graf - Kolik máte v domácnosti automobilů?